This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

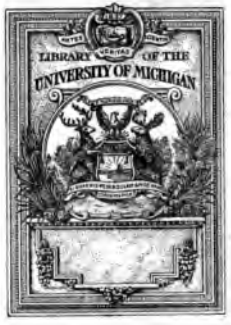
TRANSPORTATION LIBRARY
HE 1621 .K65

345 K
Knies
Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen.
1853

Library University of Michigan

A 755,794

TRANSPORTATION LIBRARY



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

L. 3.

Red

Die

Eisenbahnen

und ihre Wirkungen.

Von

Dr. Karl Knies.

Braunschweig,
C. A. Schwetschke und Sohn.
(M. Bruhn.)
1853.

Die

Eisenbahnen

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

und ihre Wirkungen.

Dr. Karl Knies.

Braunschweig,
C. A. Schwetschke und Sohn.
(M. Bruhn.)
1853.

Transportation
Library
HE
1621
.K65

Vorrede.

Die nachfolgenden Erörterungen über die Eisenbahnen und ihre Wirkungen waren anfänglich für die „Allgemeine Monatsschrift für Wissenschaft und Literatur“ bestimmt; die Abschnitte I. und II. waren bereits an die Redaktion abgeschickt, als es sich als geeigneter herausstellte, die zu 5 Abschnitten heranwachsenden Aufsätze als eine selbständige Druckschrift in ununterbrochenem Zusammenhang erscheinen zu lassen. Ich erwähne dieses Umstandes, damit sich der Leser Einiges in der Haltung der Schrift und insbesondere das Absehen von allen einzelnen Hinweisen auf die bereits vorhandene Literatur über die Eisenbahnen erklären möge.

Ich wünsche lebhaft, daß die Schrift nicht nur bei den Männern der Praxis im Staatsamt und in dem Geschäftsleben einige Beachtung finde, sondern daß ihr auch die wissenschaftlichen Fachgenossen eine Prüfung zukommen lassen möchten. Ich habe meine Aufgabe durchaus nicht auf eine Zusammenstellung und zweckmäßige Verknüpfung einer Menge von wichtigen Einzelnheiten beschränkt, im Gegentheil habe ich bei allen Punkten, welche sich der Beobachter leicht selbst ergänzen oder mit Nachweisen aus der Erfahrung belegen kann, nur eine knappe Auswahl aus der Fülle des gesammelten Materials auftreten lassen. Es handelte sich für mich zugleich um die Durchführung des Versuches: die Masse der Einzelnergebnisse und Erscheinungen auf die allgemeinsten Gesichtspunkte zurückzuführen, und zwar für das Urtheil, wie für die Beobachtung. Die Bedeutung dieses Versuches brauche ich nicht zu rechtfertigen, er ist eine nothwendige Aufgabe der Wissenschaft. Ob die Resultate richtig sind, ist eine andere Frage. Ich selbst finde nirgends einen Widerspruch zu dem Ergebniß, daß die ökonomischen Wirkungen der Eisenbahnen daher zu erklären sind, daß durch sie zuerst die Anwendung der Maschinenarbeit auf dem

Gebiete des Transportweſens eingebürgert wurde; daß die Principien der geſchichtlichen Methode der Nationalökonomie, wie ſie an einer andern Stelle für die Erledigung der Streitfrage über das Schutzzollſyſtem und das Freihandelsſyſtem in der Handelspolitik geltend gemacht wurden, auch in der Streitfrage über Staatseiſenbahnen und Privateiſenbahnen ihre berechtigte Anwendung finden u. ſ. w. Der Entſchluß, dieſe Erörterungen ſelbſtändig erſcheinen zu laſſen, hat es mir möglich gemacht, einige Ausführungen und Reſultate aus einer beabſichtigten Arbeit über die Geſetze der Transporterleichterung aufzunehmen, ſo weit ſich hier dazu Anlaß bot.

Das bekenne ich gern und offen, daß eine viel größere Fülle von Erſcheinungen bei einer Beſprechung der Eiſenbahnen und ihrer Wirkungen herangezogen werden kann. Und obwohl ich ſelbſt noch Manches hätte hinzufügen können über einen Gegenſtand, den ich ſeit ſo manchem Jahr mit unausgeſetzter Aufmerkſamkeit verfolgt habe, ſo erkenne ich ſehr wohl, wie ſehr beſchränkt zumal bei der Erforſchung eines ebenſo neuen, als gewaltigen Unterſuchungsgegenſtandes der Blick des Einzelnen iſt. Um ſo mehr wünſche ich, es möge gelingen, die Aufmerkſamkeit ſachkundiger Beobachter auf den merkwürdigen Fortgang und die großartige Weiterentwicklung einer Erſcheinung anzuregen, die bei ihrem erſten Auftreten einen ſo hinreißenden Eindruck hervorgebracht hat. Wenn auch die Arbeit der Beobachtung keineswegs immer eine frohe iſt, ſo bringt ſie doch dem Arbeitenden ſelbſt einen Gewinn, deſſen jeder nachdenkliche Mann, welcher das erfahrungsmäßige Leben der Wirklichkeit zum Gegenſtand ſeines Forſchens nimmt, ſo oft zu einer Auffriſchung ſeiner Kraftanſtrengungen bedarf, ich meine die Ueberzeugung, daß, wie es „der Fluch der böſen That iſt, daß ſie fortzeugend Böſes muß gebären," gottlob auch den geſunden Früchten der menſchlichen Wirkſamkeit nicht die Verheißung ausbleibt, daß ſie fort und fort gedeihlich wachſen und über immer weitere Kreiſe ihren Segen ausſtrömen laſſen.

Schaffhauſen, am 7. September 1853.

Karl Knies.

Inhalt.

		Seite
I.	Die Eisenbahnen als selbständige Industrieunternehmungen, vom Standpunkt der Privatspekulation betrachtet	1
II.	Das Verhältniß der allgemeinen Staatsgewalten zu den Eisenbahnen. Privat- und Staatseisenbahnen	29
III.	Die allgemeinen ökonomischen Wirkungen der Eisenbahnen. Gesetze der Transporterleichterung	61
IV.	Fortsetzung. Wirkungen der Eisenbahnen auf die einzelnen Hauptkreise der ökonomischen Erwerbsthätigkeiten	86
V.	Wirkungen der Eisenbahnen auf das allgemeine Leben der Einzelnen und der Völker. Schlußwort	114

ſo oft, als es ſich um die erſte Anlegung einer neuen Eiſenbahnſtrecke handelte, von den wucheriſchen Tendenzen der Plutokratie, von den ſelbſtſüchtigen Speculationen der Bankiers Vieles zu erzählen gewußt; aber wenn die Geldkönige auch eine eifrige Theilnahme für die Eiſenbahnbauten gezeigt haben, ſind die Schienenwege nicht gerade bei den unteren Volksklaſſen äußerſt populair, ja vielleicht die populairſte Erſcheinung nach kurzer Erfahrung geworden? Unüberſehbar ſind die Wünſche und Forderungen, die Punkte und Beſchlüſſe, welche während der Revolutionszeit vom Februar 1848 an von der Maſſe des Volkes oder ihren Wortführern in Petitionen und Proclamationen, Manifeſten und Programmen, in Verſammlungen und in der Preſſe zuſammengehäuft worden ſind; hat man ein Wort gehört über eine Verſchwendung durch Eiſenbahnbauten oder gegen dieſes Verkehrsmittel ſelbſt? Ja noch zur Stunde giebt der mächtige Impuls, welchen der neueſte franzöſiſche Autokrator dem Eiſenbahnbau in dem Lande der Volksſouverainetät und der ſelbſtherrlichen Cäſaren, der Nationalwerkſtätten und des Papierſchwindels gegeben, einen der hervortretendſten Erklärungspunkte für eine an der Börſe und in der Arbeitervorſtadt gleichzeitige Popularität. Wer auch gebaut haben und den Betrieb leiten mag, überall ſind die Eiſenbahnen alsbald in die Reihe der nationalen Inſtitute eingetreten.

Sicherlich kann man den Eiſenbahnen dieſen Charakter jetzt auch ſchon wegen der Ausdehnung der Strecken beilegen, auf welchen ſie in ſo vielen Ländern Europa's und in Nordamerika den Verkehr von Perſonen und Sachen vermitteln, und nicht minder ſicher iſt es, daß dieſer Grund von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnen wird. Freilich haben wir bereits in mehreren Ländern kritiſche Rückläufe in dem Cours auch der Geſammtmaſſe der Eiſenbahnactien erlebt und auf eine Art von raſender Bauwuth folgte wohl eine froſtige Abwendung der Kapitaliſten, aber ſchon hier tritt der große Unterſchied zwiſchen dem Intereſſe der Actionaire an der Zinsrente für das angelegte Kapital, und dem Intereſſe der Länder an dem Nutzen des Verkehrsmittels merklich hervor; wie oft und theilweiſe heftig enttäuſcht ſich die Speculation des Kapitaliſten fand, die Ausbreitung der Eiſenbahnen hat ununterbrochen ihren gewaltigen Fortgang genommen, und wenn auch nicht überall in derſelben umfaſſenden Weiſe neue Entwürfe überdacht und der Vollendung zugeführt werden, ſo iſt doch ſelbſt in Belgien und England noch immer von keinem Stillſtand die Rede. Bedenkt man, daß in Europa erſt ſeit den letzten Jahrzehnten dieſes Jahrhunderts Eiſenbahnbauten unternommen wurden, erwägt man die Neuheit und die gewaltige Schwierigkeit, welche in dieſen Unternehmungen lag, und daß in einer längeren Reihe der erſten Jahre nur Weniges begonnen und langſam zu Ende geführt wurde, ſo können wir nur erſtaunen, daß zu Ende des

Jahres 1852 Holland ſchon 26—27, Italien 102, Belgien 110, Rußland und Polen 135, Frankreich 504, Deutſchland 1097 und Großbritannien mit Irland 1500 geographiſche Meilen Eiſenbahnen erlangt hatten, während zugleich in Ländern, wie Frankreich, Deutſchland, Rußland und ſelbſt Italien, zahlreiche neue Entwürfe hervortreten und theilweiſe ſchon zu verwirklichen geſucht werden. Freilich hat Spanien erſt 14 Meilen, Dänemark noch nicht 5 und die Schweiz etwa 3, aber gerade in dieſen Ländern iſt jetzt der erſte Grund zu weitausgedehnten Eiſenbahnbauten gelegt, und insbeſondere auch die Schweiz hat bereits Alles für die Herſtellung eines Netzes vorbereitet, welches rückſichtlich der Ausdehnung und des Zuſammengreifens verhältnißmäßig hinter keinem andern Lande zurückſtehen wird. Aber, wir wiederholen es, man darf an keinen Stillſtand in irgend einem Lande denken, auch nicht in England, wo ein ſo umfaſſendes Netz bereits erſtellt iſt und der Cours der Eiſenbahnactien in den letzten Jahren im Allgemeinen in einer rückgängigen Bewegung begriffen iſt; denn auch dort ſchritt noch in den letzten ſieben Jahren bis zu unſerem Endtermin die Zahl der engliſchen Meilen ſo vor: 2610, 3424, 4326, 5161, 6257, 6537, 6915. Freilich mit der haſtigen Eile und der kühnen Praxis des Nordamerikaners kann ſich auch auf dieſem Felde kein europäiſcher Staat in Parallele ſtellen; der hat in dem einen Jahre 1852 dritthalbtauſend engliſche Meilen fertig gebracht, am Schluſſe dieſes Jahres 13,315 engl. Meilen im Betrieb gehabt und für weitere 12,029 den Bau begonnen. Ueberall bewegt ſich der Bau der Eiſenbahnen wohl zunächſt von Stadt zu Stadt und weiter von Provinz zu Provinz deſſelben Landes, dann aber überſchreitet er auch die Gränzen des einzelnen Staates und ſetzt ſich auf dem Territorium des benachbarten Auslandes fort oder ruft und zwingt die anſchließende Fortſetzung von den jenſeitigen Bahnen herbei. Und nicht blos alle Länder, auch manche Meere zu verbinden, ſind die Eiſenbahnen beſtimmt. Wie lange ſchon iſt die Aufmerkſamkeit der Handelsleute, wie der Regierungen wenigſtens auf die Eiſenbahnverbindung zwiſchen den Gewäſſern des atlantiſchen und des ſtillen Oceans, des mittelländiſchen und des arabiſchen Meeres gerichtet.

Ihre weſentliche Eigenthümlichkeit ganz im Allgemeinen offenbaren die Eiſenbahnen Jedem auf den erſten Blick. Sie ſind ein Transportmittel für den Verkehr von Perſonen und Sachen und bewerkſtelligen dieſen Verkehr im Vergleich zu den vor und neben ihnen gebräuchlichen Transportmitteln viel raſcher, wohlfeiler und bequemer. Als eine ſolche Verbeſſerung des Transportes von Perſonen und Sachen ſind ſie nur der in der Gegenwart erreichte Höhepunkt in der Bewegungslinie eines Strebens, das ſo alt iſt und ſo ununterbrochen durch alle Zeiten geht, wie das menſchliche Geſchlecht

ſelbſt. Denn bei dem Transport, d. h. bei dem Umſatz der Dinge von einer Stelle an eine andere, hat man nur die Erreichung dieſes Umſatzes zum Zweck, und Alles, was dazwiſchen liegt, hat keinen Zweck in ſich. Der Transport hat einen Boden, ein Medium nöthig, auf welchem er bewerkſtelligt wird, und ein Inſtrument, eine Kraft, welche die Bewegung ausführt. Die Beſſerung der Transportmittel kann deshalb durch eine Beſſerung eines dieſer beiden Dinge oder beider zugleich vermittelt werden. Auf dem Gebiet des einen haben die Menſchen den Boden gebahnt und geebnet, Flüſſe überbrückt, Straßen von mancherlei Art und Gattung erbaut bis zu den modernen Chauſſeen mit ihrer ſteinernen Unterlage und ihren ſchlangenartigen Windungen über die höchſten Berge, oder es wurden Stromſchnellen beſeitigt, das Bett der Flüſſe gereinigt, geweitet, vertieft, corrigirt. Die Bewegungskraft andererſeits gab zuerſt der Menſch ſelbſt ab als Laſt- und auch wohl Perſonenträger, dann kam das Hausthier von mancherlei Gattung als Träger, dann der Wagen mit dem Geſpann; auch auf dem Waſſer kam die Ruderkraft des Menſchen vor der Benutzung des Segeltuches und der Luftſtrömung. Das einzelne Wort bezeichnet in der Geſchichte der Transportmittel lange, oft Jahrhunderte hindurch andauernde Perioden, in denen auch daſſelbe Medium, dieſelbe Bewegungskraft von Stufe zu Stufe in derſelben Richtung hin einer Verbeſſerung zugeführt wurde, in welcher ſich die Eiſenbahnen als ein Fortſchritt gegen die früheren Transportmittel herausſtellten. Mit der Benutzung der Eiſenbahnen iſt eine Beſſerung in beiderlei Weiſe erlangt: der Boden wurde als Straße vergleichweiſe außerordentlich mehr geebnet und ſeine die Reibung retardirende Kraft mittelſt der eiſernen Schienen ungemein vermindert und ſodann durch die Locomotive — ſo läßt es ſich in Kürze hinſtellen — auch für das Gebiet der Transportmittel die Menge und die Eigenthümlichkeit der Vortheile erreicht, welche in der induſtriellen Fabrikation überall da erzielt wurden, wo die menſchliche oder thieriſche Arbeitskraft durch die Arbeit der Maſchine erſetzt werden konnte. Die beiden Fortſchritte wurden nicht ganz gleichzeitig erreicht; man hatte ſchon einige Zeit lang für den Transport von Kohlen insbeſondere die hemmende Kraft der Reibung durch die Legung von Schienenwegen mit Pferdebetrieb zu mindern unternommen, ehe man die Bewegungskraft des Dampfes in der Locomotive anwandte. Auch hierbei war jedoch der erſte Anfang ſo roh und unvollkommen, daß die Sache ohne größeres Aufſehen zur Einführung gelangte, bis namentlich die mechaniſchen Vervollkommnungen von Seguin und Stephenſon die neue Aera der Transportmittel einleiteten. Seitdem aber hat ſich ſchon in dem kurzen Zeitraum die Arbeit der Theoretiker, wie der Praktiker in allen cul-

tivirteren Ländern mit so außerordentlichem Erfolge auf die technische Vervollkommnung der Locomotiven nach jeder Seite hin geworfen, daß man mit gutem Grunde die Behauptung aufstellen kann: der Fortschritt des Eisenbahnverkehrs in der Zukunft liegt vorzugsweise in der Verbesserung der Fahrapparate.

Außer der allgemein anerkannten Wahrheit, daß die Eisenbahnen den Transport von Gütern und Personen im Vergleich zu den früher gebräuchlichen Verkehrsmitteln viel wohlfeiler und rascher bewerkstelligen, fallen doch auch noch einige andere Eigenthümlichkeiten derselben alsbald in die Augen. Einmal können auf den Eisenbahnen unvergleichlich größere Massen auf ein Mal von Ort zu Ort befördert werden; sodann große Mengen von Gütern und Personen gleichzeitig und durch das Aufgebot einer und derselben bewegenden Kraft mit gleicher Geschwindigkeit. In beiden Punkten zeigt die Eisenbahn eine Verschiedenheit von den früheren Landtransportmitteln und eine Aehnlichkeit mit dem auf dem Wasser sich vollziehenden Schifffahrtsverkehr. Sodann ist es erst durch die Eisenbahnen möglich — freilich gar bald sogar auch nothwendig — geworden, alle Störungen und Hemmungen eines Verkehres, der sich auf weite Strecken hin vollzieht, durch prompte Regelmäßigkeit der Fahrt und exactes Ineinandergreifen der Züge selbst in dem Grade zu beseitigen, daß die Berechnung der Fahrtzeit eben so sicher geworden ist, als irgend eine andere auf sichere Fundamente gegründete Berechnung. Weiterhin erkennt man bei dem ersten Vergleiche alsbald, daß durch die Eisenbahnen für den Transport der Güter ein viel größerer Fortschritt mit einem Male gewonnen ist, als für den Transport der Personen; denn der Unterschied zwischen der gewöhnlichen Geschwindigkeit des Frachtwagens auf der durchschnittlichen Landstraße und der Geschwindigkeit des Güterwagens auf der Eisenbahn ist größer, als der Unterschied in der früheren und jetzigen Geschwindigkeit des Personentransportes, mögen wir nun die gewöhnlichen Arten oder die Eilzüge für die ersten Klassen der Reisewagen den Extrapostfahrten gegenüberstellen. Dasselbe Ergebniß eines Vergleiches mit Rücksicht auf die herbeigeführte Erniedrigung des Preises muß um so mehr hervorgehoben werden, als für große Mengen von Gütern nur bei einer bestimmten Erniedrigung der Transportkosten die Transportfähigkeit überhaupt erst eintritt. Auch ist es gleich ersichtlich, daß der Vortheil, welchen die ärmeren Volksklassen von der Einrichtung der Eisenbahnen gewinnen, ein verhältnißmäßig weit größerer ist, als der, welcher auf die reicheren fällt; denn wenn wir nur von den seit 1851 ausnahmsweise auf den Hauptbahnen eingerichteten Eilzügen für die erste oder die erste und zweite Wagenklasse absehen, so kann sich wohl der reichere Reisende

auf der Eisenbahn einen bequemeren Sitz durch einen Mehraufwand erwerben, nicht aber, was doch als die Hauptsache erscheinen muß, eine größere Geschwindigkeit erkaufen. Endlich ist der Fortschritt der Erleichterung des Transportes, welcher durch den Uebergang von der Axe auf den Landstraßen zu den Eisenbahnen vermittelt wurde, ein viel größerer als der, welcher in dem Fortschritt von der schlechteren Gattung der Wege etwa von den sogenannten Vicinalwegen zu den Landstraßen lag. Deshalb lassen sich nicht nur diejenigen Wirkungen, welche das Ergebniß des den Eisenbahnen ihrer besondern Natur nach eigenthümlichen Verkehres sind, und auch nicht blos solche erkennen, welche als das Ergebniß eines potenzirten Grades der Verkehrserleichterung allein erscheinen, sondern es haben sich auch für unsere Beobachtung die ganz allgemeinen Wirkungen jeglicher Verkehrserleichterung überhaupt durch die Einführung der Eisenbahnen so recht deutlich und unwiderlegbar hervorgestellt. Jeglicher Fortschritt nun, welcher noch durch die unermüdlich thätige Technik wird erobert werden, kann nur darauf gerichtet sein: die diesem Verkehrsmittel eigenthümlichen Vorzüge, also ganz besonders auch die Wohlfeilheit und Geschwindigkeit des Transportes zu steigern und zu sichern, und jedes Gegenstreben gegen die Sicherung dieser Vortheile wird durch die Wucht der auf sie hindrängenden Kräfte erdrückt werden, wie denn z. B. auch das eigennützige Bemühen, die Beschleunigung des Eisenbahnverkehres zu Gunsten irgend einer einzelnen Localität ausnahmsweise zu hemmen, noch immer kläglich gescheitert ist, oder jedes Rechnenexempel über Vortheile, die nicht das Ergebniß dieses beschleunigten und wohlfeileren Verkehres sein konnten, sich als eine Fiction erwiesen hat.

So manche Punkte freilich, die uns im Verlaufe dieser Erörterungen hauptsächlich beschäftigen werden, und von denen einige bereits im Allgemeinen hervorgehoben wurden, hat man bei der ersten Einrichtung der Eisenbahnen keine Aufmerksamkeit zugewendet, theilweise — wie man im Hinblick auf die Bedingungen des Vorschrittes der menschlichen Erkenntniß hinzusetzen muß — auch nicht einmal zuwenden können. Eine Hauptfrage, welche die Geister damals vorwiegend beschäftigte und auch jetzt sogar noch für Viele die Hauptsache ist, war dagegen die, welches

die Rentabilität der Eisenbahnen

sei, mit anderen Worten die Frage: zu welchem Procentsatze sich die auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen verwendeten Capitalien verzinsen. Man muß sich gleich gegenwärtig halten, daß diese Frage gar nicht oder nur in einer sehr indirekten Verknüpfung die Frage nach dem wirthschaftlichen und anderweitigen Nutzen der Eisenbahnen für Staaten und Völker

berührt. Es giebt eine Menge der nützlichſten und unentbehrlichſten Einrichtungen, wie etwa Volksſchulen, Landſtraßen u. ſ. w., welche, ſei es gar keine, ſei es nur eine ſehr geringe Rente für das für ſie aufgewendete Capital abwerfen; die man nichtsdeſtoweniger wegen ihres anderweitigen Nutzens überall einrichtet, ja ſie auch dann oder wohl gar erſt dann als ihrem Zwecke ganz entſprechend beurtheilt, wenn man auf alle und jede Rente für die Aufwandskoſten verzichtet. Die Frage nach der Höhe der directen Zinsrente für das auf die Eiſenbahnen verwendete Capital iſt deshalb eine Frage, welche die Eiſenbahnen unter den Geſichtspunkt einer geſchäftlichen Speculation nimmt, die für den Unternehmer ihren Zweck in ſich ſelbſt zunächſt haben ſoll; der Einzelne wird ſie aufwerfen, wenn er ſich durch die Geſichtspunkte des Capitaliſten für eine Actienzeichnung leiten läßt, — der Staat, wenn er ſelbſt ein Capital direct nutzbringend verwenden oder die Größe der Einbuße mit der Größe des mittelbaren Nutzens in Vergleich ziehen will. Die Frage erregte um ſo größeres Intereſſe, weil das nothwendige Capital immer ein ſehr großes war, und wenn auch bei der Anlage von 1000 Thalern, welche 40 Thaler Rente abwerfen, an ſich nichts weniger riskirt wird, als bei 1000 Millionen, welche 40 Millionen Rente geben, ſo ſteht man doch natürlich bei einer nicht gewiſſen Höhe der Rente mit einer ſehr verſchieden großen Bedenklichkeit vor der einen wie vor der andern Unternehmung. Die Größe des für Eiſenbahnbauten nothwendigen Capitals und die Ungewißheit der Rente hat, wie wir noch ſehen werden, auf manche und ſehr weſentliche Verhältniſſe einen entſcheidenden Einfluß gehabt. Wir haben jetzt ſeit ſo manchem Jahre die Erfahrungen aus der Wirklichkeit über die Rentabilität der in die Eiſenbahnen geſteckten Kapitalien und vermögen zugleich, nachdem wir die elementaren Urſachen derſelben länger beobachtet haben, dieſelbe auch im Voraus weit ſicherer zu berechnen. Freilich muß man es gleich ſtark betonen, daß die gebräuchlichſte Beweisführung in der Vorausberechnung durch Hinweiſe auf die durchſchnittliche Rentabilität der beſtehenden Eiſenbahnen in den einzelnen Ländern eine ſehr unſichere Stütze iſt, oder wenigſtens, daß man ſich über die eigentliche Bedeutung ſolcher Hinweiſe gar leicht ganz falſche Vorſtellungen machen kann. Denn offenbar ſind ja die Hauptelemente für dieſe Berechnung: die Koſten des Baues und Betriebes mit dem Anhängſel der Reſervefonds, Amortiſationsfonds u. ſ. w., zu denen die Klugheit oder die Nothwendigkeit drängt, gegenüber der Größe der von der Stärke des Perſonenverkehres, der Maſſe des Gütertransportes, der Höhe des Tarifs u. ſ. w. abhängigen Einnahme naturnothwendig ſo verſchieden, wie nur die Natur des Bodens, die Figuration der Oberfläche, der Preis des Mate-

rials, die Dichtigkeit der Bevölkerung, der Zug des Verkehres u. ſ. w. u. ſ. w. verſchieden ſein kann; wir werden gleich ein paar Dinge der Art in ihren Unterſchieden etwas näher kennen lernen. Es geht deshalb die Rentabilität jeder einzelnen Eiſenbahnſtrecke aus den für ſie ganz ſpeciell eigenthümlichen Bedingungen hervor und die günſtige oder ungünſtige Zinsrente anderweitig angelegter Kapitalien erlaubt nur dann einen vergleichenden Schluß, wenn jene elementaren Urſachen wenigſtens annähernd gleich ſind. Wird aber nun gar in einem Expectenbericht auf die Rentabilität etwa der franzöſiſchen, der engliſchen Bahnen, die doch aus einer Maſſe ganz heterogener Einzelglieder zuſammengeſetzt ſind, zur empfehlenden Vergleichung für eine zu errichtende einzelne Strecke verwieſen, ſo iſt das nur als eine jener mißbräuchlichen Anwendungen ſtatiſtiſcher und immerhin ganz exacter Angaben anzuſehen, mit denen jetzt ſo häufig, wenn auch gewöhnlich verſteckter, dem Unkundigen Sand in die Augen geſtreut wird. Die durchſchnittliche Rente eines ganzen Complexes von einzelnen Eiſenbahnen könnte man höchſtens zur Vergleichung für ein anderes ganzes Netz von Eiſenbahnen heranziehen, welches gleichfalls aus vielen, in ſehr abgeſtufter Weiſe ſich rentirenden Strecken zuſammengeſetzt ſein würde. Nun iſt fernerhin wohl zu beherzigen, daß der Zinsbetrag, welcher die Rentabilität der Eiſenbahnen vor dem Publikum darſtellt, keineswegs nur als eine einfache Zinsrente der eingelegten Capitalien anzuſehen iſt, er iſt zu einem guten Theile Unternehmungsgewinn, wenn dieſer Theil auch nicht der Geſchäftsführung, ſondern dem Actionair, oder jener doch nur zu einem kleinen Theile zufällt, und zugleich enthält er die Prämie für ein außerordentlich verſchiedenes Riſiko. Darum wirken die Kapitalrenten der Eiſenbahnactien auf den Zinsfuß der anderweitig angelegten Kapitalien, ohne doch mit demſelben auf einer Höhe oder auch nur in einer gleichen Bewegungslinie zu ſein. In der Ausſicht auf die Stärke oder Steigerung des Geſchäftsunternehmungsgewinnes durch die poſitive Benutzung aller den Gewinn möglicherweiſe ſteigernden Manipulationen, durch Erſparung namentlich in den Betriebskoſten, ſoweit derſelbe ſchon zu einem gewiſſen Zeitpunkt möglich iſt oder insbeſondere auch durch den Fortſchritt der Erfahrungen und Erfindungen noch möglich werden ſollte u. ſ. w., ſo wie in der Wahrſcheinlichkeit einer Prämie für das Riſiko in einer Berechnung der zukünftigen Richtung eines verſtärkten Verkehrs, des Anſchluſſes anderweitiger Bahnen u. ſ. w. liegt ein mächtiger Reiz für die Betheiligung des Kapitaliſten bei dem Bau neuer Eiſenbahnen. Auch muß fernerhin, wenn man auf die erfahrungsmäßig feſtgeſtellte Rentabilität einzelner Eiſenbahnen oder eines ganzen Netzes derſelben zur Beurtheilung derſelben vom Standpunkt der geſchichtlichen Privatſpeculation aus ver-

weis't, nicht außer Acht gelaſſen werden, daß nur da, wo insbeſondere die Feſtſtellung des Tarifs der Geſchäftsführung ganz frei überlaſſen iſt, d. h. eben keineswegs an vielen Stellen, und weiterhin nur da, wo zugleich weder für den Bau, noch für die Betriebseinrichtung beſondere und die Erfolge der Privatſpeculation hemmende Bedingungen eingegangen und eingehalten werden müſſen, Bedingungen, welche vielleicht in gar keinem Bezug zu den von der Eiſenbahn für den Verkehr des Publikums darzubietenden Leiſtungen ſtehen, — von der durch die Eiſenbahn überhaupt zu erreichenden Rentabilität die Rede ſein könnte. Die wirkliche Rentabilität einer Eiſenbahn iſt deshalb auch in dem Sinne das Ergebniß ganz concreter Verhältniſſe und Bedingungen, daß ſich die Geſichtspunkte und die Handthierungen der Privatſpeculation und Privatgeſchäftsführung in einer mannigfach verſchiedenen Weiſe von außen her normirt ſehen; ja man kann ſagen, ganz frei iſt jene wenigſtens deshalb ſich nirgends überlaſſen, weil ihr nirgends die öffentliche Meinung die alleinige Berückſichtigung ihrer Eigenintereſſen nachſieht, die man wohl in anderweitigen Geſchäftsunternehmungen ganz natürlich und zuläſſig findet. Daß dieſer Umſtand mit dem Weſen der Eiſenbahn zuſammenhängt, wird ſich weiter unten zeigen. Es hat eine Zeit gegeben, in welcher ſich nach Ueberwindung des anfänglich bemerkbaren Mißtrauens die Kapitaliſten mit einer Art von Wuth und Raſerei auf die Eiſenbahnunternehmungen ſtürzten, weil man ſich über die Rentabilität ſowohl einzelner Eiſenbahnſtrecken, als ſogar auch jeglicher Bahn ganz überſchwängliche Vorſtellungen zu machen bereit war. Dieſe Zeit iſt vorüber, denn in dem wilden Getriebe der Geldſpeculanten in Frankreich während des letztverfloſſenen Jahres nehmen die Eiſenbahnunternehmungen nur den ihnen zukommenden Platz neben den übrigen Projecten von jeglicher Sorte ein. Im Allgemeinen folgte auf die maßloſe Ueberſpannung der Erwartungen eine bedeutende Abkühlung, dann aber zeigte ſich im Einzelnen immer klarer, daß es auch auf dieſem Felde gehe, wie anderwärts, daß es ſehr gute, gute, mittelmäßige und ſchlechte Geſchäfte auch in den Eiſenbahnunternehmungen gebe. Aber auch das hat ſich bis jetzt ziemlich ausnahmslos herausgeſtellt, daß die Rentabilität der Eiſenbahnen in einem allmäligen und ſtetigen, wenn auch hier ſtärkeren und dort ſchwächeren Aufſteigen begriffen iſt. Es iſt dieſes die natürliche Folge einiger Umſtände, die gewöhnlich auch zuſammenwirken. Einmal muß ſich die Rentabilität ſteigern durch die Minderung der Betriebskoſten, zu welcher an ſich die größere Erfahrung und die längere Eingewöhnung der Arbeit im Dienſte führt, und die ſodann auch ganz beſonders von der unabläſſig vorſchreitenden Verbeſſerung der Technik in's Auge gefaßt worden iſt; durch die letztere iſt ſchon ſehr viel

nach dieſer Richtung hin geleiſtet worden und Anderes ſteht in theils wahrſcheinlicher, theils ſicherer Ausſicht. Sodann ſteigert ſich auch die Einnahme durch die Zunahme des Verkehrs, auf welchen ſchon die einzelne Eiſenbahn einen belebenden und nachwirkenden Einfluß hat; unvergleichlich mehr aber wirkt in dieſer Richtung der nur allmälig ſich vollziehende Anſchluß der einzelnen Bahnen unter einander, die Fortſetzung der angebahnten Richtungen in größeren Entfernungen, die Vervollſtändigung des ſogenannten Netzes und die Thatſache, daß ſich nur nach und nach von allen Seiten her gleichſam rechtwinklig für die einzelnen kleinen Zuflüſſe die erleichternden Verbindungsſtraßen und Wege nach dem Strombette des Bahnkörpers herausbilden. Das Letztere iſt ſo weſentlich, daß eine franzöſiſche Privatbahn aus dem Geſellſchaftsfond unentgeltlich dieſe Einmündungswege an paſſender Stelle herrichten ließ. Es kann deshalb eine Bahn einige Zeit lang ſich ſchlecht rentiren und ſpäter den Actionairen doch außergewöhnlich große Vortheile bringen. Nur überſieht man wohl oft, daß die Verſtärkung der Rentabilität einer Eiſenbahn durch die Vervollſtändigung des Eiſenbahnnetzes ſelbſt gewiß ihre entſchiedene Gränze hat und über dieſelbe hinaus vielmehr durch dieſelbe Urſache eine Minderung herbeigeführt werden kann. Dieſe Gränze iſt, von eigentlichen Concurrenzbahnen ganz abgeſehen — dann und da erreicht, wo die neuen Zweigbahnen vermöge ihres ſpitzwinkeligen Einfallens in die Hauptbahn der letzteren einen Theil des ihnen früher zugefallenen Transportes nothwendig entziehen müſſen. Dieſe Gränze iſt, wie es ſcheint, in manchen Landſtrichen Englands und Belgiens bereits erreicht, ſo daß dort durch die Anlegung weiterer Zweigbahnen die Rente der beſtehenden Bahnen gemindert werden wird. Jede Verſtärkung des Verkehrs auf der Bahn wirkt um ſo beſſer auf die Rentabilität derſelben, als gewöhnlich keineswegs mit dem für den beſtehenden Verkehr nothwendigen Betriebsaufwand das Höchſtmögliche deſſen geleiſtet wird, was damit geleiſtet werden könnte, als fernerhin auch die Vermehrung der Züge nur einen Theil des geſammten Betriebsaufwandes vervielfältigt und ſomit die Erhöhung der Bruttoeinnahme in einer mehr als arithmetiſchen Progreſſion die Reineinnahme ſteigen macht. Dieſes Verhältniß muß um ſo entſcheidender wirken, ſobald und je mehr ſich die Betriebskoſten unter 50% der Roheinnahme ſenken. Es liegt auf der Hand, daß auch ſchon eine Ausdehnung der Bahnſtrecke unter derſelben Betriebsleitung in derſelben Weiſe wirken muß. Neu anzulegende Bahnen können bei übrigens ganz gleichen Verhältniſſen mit der Zeit eine ſtärkere Rentabilität erzielen, als ältere, weil man die große Menge wichtiger Erfahrungen beherzigen kann, welche eine Verminderung der Anlagekoſten möglich gemacht haben. Dies

iſt um ſo wichtiger, als offenbar außerordentlich viel von dem Verhältniß in der Größe des Anlagekapitals zu der Größe der Roheinnahme abhängt. Gerade hier liegt eine bedeutſame Urſache der geringen Rente ſo vieler engliſchen Bahnen, da man bei dem Bau derſelben der Koſtſpieligkeit der Anlagen ſo zu ſagen gar nicht in's Geſicht geſehen hat, um nur dem obendrein ungeſunden Princip nachzukommen: in einer wo möglich ſchnurgeraden Linie große Centralpunkte des Handels und der Induſtrie zu verbinden und zugleich mit einem koloſſalen Aufwande eine Ebnung der Bahn forcirte, welche der Fortſchritt der Technik in den Fahrapparaten als unnöthig erwieſen hat. In dieſen und einigen anderen Punkten hat man auf dem Continent mit Erfolg und daher mit Recht den Principien der Nordamerikaner Eingang verſchafft und damit namentlich alſo auch für die Rentabilität neuer Eiſenbahnen beſſere Ausſichten eröffnet.

Nach dieſen allgemeinen Bemerkungen über die Rentabilität der Eiſenbahnen wollen wir einige exacte Ausweiſe über berührte Gegenſtände folgen laſſen und zunächſt mit einigen Angaben über die ſeither in der Wirklichkeit erzielte Rente beginnen.

Es wird nach dem Geſagten nur als natürlich erſcheinen, daß ſich die Rente für die bei den verſchiedenen Eiſenbahnen aufgewandten Kapitalien ganz verſchieden herausſtellt; vielleicht aber wird man doch überraſcht ſein, den Unterſchied in ſolcher Stärke zu gewahren. Beginnen wir mit den deutſchen Eiſenbahnen, ſo zeigen ſich in den officiellen Ausweiſen für 1851 z. B. folgende Unterſchiede der Verzinſung nach Procenten des Anlagekapitals: öſterreichiſche Staatsbahn 2,^{1}; baieriſche Staatsbahn 2,^{55}; würtembergiſche Staatsbahn 3,^{248}; badiſche Staatsbahn 3,^{94}; Berlin-Hamburger Bahn 4; niederſchleſiſch-märkiſche Staatsbahn 4,^{668}; hannoverſche Staatsbahn 5,^{28}; Köln-Mindener 5,^{58}; oberſchleſiſche und Leipzig-Dresdener 8; Magdeburg-Halberſtadt 8,^{41}; Berlin-Stettin 8,^{45}; Wien-Gloggnitz 9; Rendsburg-Neumünſter 9,^{11}; Braunſchweig-Lüneburg 10,^{59}; Ferdinand-Nordbahn 12,^{75}; Ludswigsbahn 13%. Wie ſehr auch die gewaltigen Unterſchiede der Renten aus concreten Verhältniſſen hervorgehen, ſo kann man ſich doch verſichert halten, daß gerade auch jene niedrigen Renten in einer entſchiedenen Hebung begriffen ſind. So hat ſich gleich die Rente der deutſch-öſterreichiſchen Staatsbahn im folgenden Jahre 1852 beinahe um ein ganzes Procent, nämlich zu 2,^{96} gehoben; die Staatsbahnen der im Eiſenbahnbau ſo regſamen baieriſchen Regierung hoben ſich nahe an 3%; aber das iſt ja eine Erfahrung, die im Allgemeinen Jedermann bekannt iſt. Vergleichen wir die Ergebniſſe der in demſelben Jahre 1851 in ihrer ganzen, den Unternehmern conceſſionirten Länge im Betrieb geweſenen Eiſenbahnen Frankreichs, ſo fin-

den wir im Allgemeinen dieſelbe Wahrheit beſtätigt, nur daß die Unterſchiede des Reinertrages in Procenten des Anlagekapitals noch viel bedeutender auftreten. Denn bei den Bahnen Sceaux, Montereau, Marſeille, Loire wurde gar keine Verzinſung des Anlagekapitals möglich; die übrigen ſtellten ſich ſo gegenüber: Baſel 2,5; Nantes 2,8; Havre 2,9; Montpellier-Cette 3; Centralbahn 6,3; St. Germain 7,8; Rouen 8; Nordbahn 9; Orleans 12,8 %. Aber auch hier derſelbe Fortſchritt im folgenden Jahre 1852, in welchem nicht nur die um 305 Kilometer (41 1/5 g. M.) verlängerte allgemeine Bahnlänge, ſondern auch die Belebung des Verkehrs durch den Aufſchwung der Geſchäftsunternehmungen ſo wirkte, daß, während die Geſammtbruttoeinnahme aller Eiſenbahnen von 99,724,205 Fr. in 1851 ſich auf 128,414,467 Fr. hob, eben auch die durchſchnittliche Einnahme von derſelben Bahnlänge eines Kilometers von 34,966 auf 38,321 Franken ſtieg. Daß dieſes Steigen der Einnahme ſich auch bei den vier Bahnen herausſtellte, welche, wie erwähnt, 1851 gar keinen Reinertrag übrig ließen, erſieht man daraus, daß ſich in dem einen Jahre die Einnahme vom Kilometer hob auf der Bahn Montereau von 12,200 Fr. auf 12,661 Fr., Sceaux von 26,300 auf 28,356 Fr., Marſeille von 29,500 auf 31,415 und Loire von 14,000 auf 15,665 Fr. Was das im Ganzen für einen Einfluß hat, erſieht man gleich, wenn man erwägt, daß die 1851 eröffnete Länge dieſer Bahnen 100; 11; 120 und 68 Kilometer betrug. Daß jedoch auf dieſem Wege der gewaltige Einfluß, welchen die Verſchiedenheit der Frequenz auf die Verſchiedenheit der Rentabilität ausübt, nicht ausgeglichen werden kann, davon kann man ſich auch an dieſer Stelle gelegentlich überzeugen, wenn man ſieht, daß wie ſich die Einnahme der genannten dreizehn franzöſiſchen Bahnen pr. Kilom. in ſtufenweiſe vorſchreitender Bewegung 1850 von der Eiſenbahn Montereau mit 12,200 Fr. zu der Eiſenbahn St. Germain mit 95,254 Fr. erhebt, ſo auch 1851 ſich dieſelben Extreme mit 12,661 und 96,000 Fr. gegenüberſtehen. — Werfen wir einen Blick auf die engliſchen Eiſenbahnen, ſo begegnet uns dort die ſo auffällige Erſcheinung, daß die Rente auch der beſten und ausgedehnteſten Eiſenbahnen eine verhältnißmäßig ſehr niedrige iſt, und daß obendrein — wofür wir oben ſchon den Grund andeuteten — eine rückgängige Bewegung in den letzten Jahren nicht zu leugnen ſteht. Wenn wir — abſtehend von einem Hinweis auf 1851 wegen der durch die Induſtrieausſtellung verurſachten außergewöhnlichen Verhältniſſe — am Schluſſe des darauf folgenden Halbjahres nach der halbjährigen Dividende der Actionaire gerade auch der ausgedehnteſten Bahnen fragen, ſo ſehen wir bei der London-Northweſtern-Bahn (540 engl. Meilen) 2 3/4 %

(alſo einer jährlichen Rente von 5½ % entſprechend) zur Vertheilung kommen; auf der Great-Weſtern-Bahn (277 Meilen) 2 % für das Semeſter; bei der London-Southweſtern-Bahn (242 Meilen) 1⅝ %, bei der Midlandbahn (499 M.) 1½ %! Die im Ganzen rückgängige Bewegung der Erträgniſſe läßt ſich nicht verkennen, wenn man ſieht, daß im Durchſchnitt aller derjenigen engliſchen Eiſenbahnen, welche ihre Betriebsergebniſſe u. ſ. w. regelmäßig veröffentlichen, die auf die engliſche Meile fallende Einnahme fort und fort geringer geworden iſt. Sie betrug 1845: 3469 Pf. St.; 1846: 3305; 1847: 2870; 1848: 2556; 1849: 2302; 1850: 2227; auch 1851 (wegen der Induſtrieausſtellung) 2283; aber ſchon das nächſte Jahr wieder 2238 Pfd. St.! Man ſieht, die Engländer, welche trotz alledem das Eiſenbahnweſen genau zu würdigen wiſſen, haben wohl Urſache, ihre Kapitalien bei den Schienenwegen des Continents zu koloniſiren. Die Urſachen der geringen Rentabilität der engliſchen Eiſenbahnen liegen in nichts weniger, als in ſolchen Verhältniſſen, welche anderwärts hemmen und drücken, nicht in dem Mangel einer freieren Bewegung für die Verwaltung oder in aufgenöthigten Bauausgaben; noch weniger, wie wir ſehen werden, in dem niedrigen Stande der Frequenz, der Tarifſätze oder in einem Mißverhältniß der Bruttoeinnahme zu den Betriebskoſten; ſie liegt in der außerordentlichen Größe der Anlagekoſten. Indem die Nordamerikaner gerade auch dieſen Uebelſtand eben ſo geſchickt als durchgreifend zu vermeiden verſtanden, haben ſie eine durchſchnittliche Rente von 7 % für ihre Eiſenbahnen zu erzielen vermocht, welches Ergebniß bei der verhältnißmäßig geringen Perſonenfrequenz namentlich durch die weiten Reiſen der Frachtgüter gewonnen wurde und ſicherlich mit der Zunahme der Bevölkerung in den von der Küſte entfernteren Staaten nicht abnehmen wird, wenn auch dann große Maſſen einer beſtimmten Art von Gütern nicht mehr zu den Ausfuhrhäfen oder überhaupt nach den nordöſtlichen Staaten verſendet werden ſollten. Eine fortwährende, wenn auch nur kleine Steigerung der Rente laſſen doch auch die belgiſchen Staatsbahnen nicht verkennen, wenn auch ſchon 1845 das ganze Netz fertig erſtellt war. Damals verzinſ'ten ſie, um das Schlußreſultat der etwas verwickelten Zu- und Abrechnungen zu erwähnen — das Anlagekapital zu 3,^{75} %; 1850 zu 3,^{85}; 1851 zu 4,^{14} und mit Hinzurechnung der Taxbefreiungen und Taxermäßigungen zu Gunſten des öffentlichen Dienſtes ſogar zu 4,^{65} %. Freilich erſieht man bei einer Beſchränkung des Blickes auf dieſe direkte Berechnung, daß die belgiſche Regierung keineswegs bis jetzt ein vortheilhaftes Geſchäft gemacht hat; denn ſie muß die gemachten Anleihen höher verzinſen; indeſſen iſt die Ausgleichung auch 1852 um einen tüchtigen Schritt weiter vorgerückt, indem ſich in dieſem Jahre die

Bruttoeinnahmen von 15,885,815 Fr. in 1851 zu 16,913,208 Fr. gehoben haben.

Mit dieſen Nachweiſen über die Rentabilität der Eiſenbahnen wollen wir uns um ſo mehr begnügen, als man doch auch noch heutzutage gerade auf die genannten Länder zunächſt die forſchenden Blicke werfen wird. Wir haben zunächſt eben nur das Schlußreſultat feſtzuſtellen unternommen; dieſes Schlußreſultat, die Höhe der direkten Zinsrente für die angelegten Kapitalien, iſt ſelbſt das Ergebniß einer Reihe von zuſammenwirkenden und in einander greifenden Elementen, von denen wir die wichtigſten um ſo mehr einen Augenblick beſonders betrachten wollen, als ſie nicht nur für ſich eine ſelbſtändige Bedeutung haben, ſondern auch in einer urſachlichen Beziehung zu einer ganz andern Reihe von Erſcheinungen ſtehen, die für uns vielleicht weit wichtiger ſind, als die ſogenannte Rentabilität der Eiſenbahnen. Wir betrachten darunter zunächſt:

die Anlagekoſten.

Unter den Anlagekoſten einer Eiſenbahn können wir uns — um es kurz auszudrücken — die Summe des geſammten Aufwandes vorſtellen, welcher nöthig iſt, um die Bahn betriebsfähig zu machen und zu erhalten; auch wenn man nicht die erſte Erſtattung des Transportmaterials hinzurechnet, beſtehen ſie doch aus einer Menge von einzelnen Titeln; unter dieſen nehmen indeſſen die Koſten für den nöthigen Grund und Boden, für Handarbeit und dann für Holz und Eiſen die bedeutendſte Stelle ein. Da der Preis dieſer Dinge nach Land und Leuten verſchieden, zum Theil außerordentlich verſchieden iſt und weiterhin auch das Maaß der auf dem Terrain für die feſte Gründung, Ebnung und Continuirlichkeit der Bahn zu überwindenden Schwierigkeiten ſo tauſendfältige und enorme Differenzen zeigt, wie ſie eben in der unabſehbaren Mannigfaltigkeit der Beſchaffenheit und Figuration der Bodenoberfläche an ſich gegeben ſind, ſo müſſen die Anlagekoſten der einzelnen Bahnen, wie auf den einzelnen Strecken in denſelben, und ebenſo auch die aller Bahnen zuſammen in den einzelnen Ländern ungemein große Verſchiedenheiten unvermeidlicherweiſe ergeben. Iſt aber der Bau vollendet, ſo fährt der Zug über die wohlfeile Bahnſtrecke nicht anders, wie über die theure. Abgeſehen von jenen unvermeidlichen Unterſchieden für die Summe der Anlagekoſten der einzelnen Bahnen, giebt es aber noch viele zufällige und ſtreng genommen vermeidliche. Man kann ſowohl ſparſam als verſchwenderiſch eben auch bei dem Bau von Eiſenbahnen verfahren, man kann gleichgültig gegen die Summen für Luxusbauten ſein oder dieſelben, wenn auch überzeugt von

ihrer Ueberflüssigkeit, ausführen müssen; man kann gegen die Ergebnisse alter Erfahrungen sich verschließen oder neue noch nicht vor sich haben u. s. w. Sobald man auf diese Masse von Einzelnheiten sieht, welche sammt und sonders einen so erheblichen Einfluß auf die Anlagekosten ausüben, so überzeugt man sich auf's Neue, wie wenig auch die bestbegründeten Angaben z. B. über die Rentabilität bestehender Eisenbahnen ohne eine Beherzigung der maßgebenden Bedingungen für die Anlagekosten zu einer Vorausberechnung der Ergebnisse einer neu und unter ganz besonderen Verhältnissen zu erbauenden Eisenbahn als Beleg und Beweis zu dienen geeignet sind. Da die Stärke der Frequenz einer Bahn und mithin die Gesammtsumme der Brutto-Einnahme an sich in gar keiner Weise abhängig ist von der Größe der Anlagekosten, so muß ja gerade auch z. B. bei einer und derselben Brutto-Einnahme sich die Rentabilität der Eisenbahnen eben in Verhältniß zu der Verschiedenheit der Anlagekosten durchaus verschieden herausstellen. Dieses ist um so entscheidender, als es sich hier um Ausgaben handelt, die fast durchaus ein für allemal gemacht sind und jede Verbesserung durch den Fortschritt der Einsicht oder die Aenderung des Willens unmöglich wird. Man wird deshalb immer finden, daß Anlagekosten und Rentabilität in einem sehr entschiedenen Verhältniß zu einander stehen, und das Beispiel Englands, wo man übermäßig eben, übermäßig geradlinig, rücksichtslos geradeaus, vielerorts unnöthigerweise doppelgeleisig u. s. w. baute, ist nach der einen Seite hin ebenso belehrend, wie das der Nordamerikaner und auch vieler deutschen Eisenbahnen nach der andern Seite hin. Von vornherein kann man, muß man also auch darauf gefaßt sein, die Anlagekosten auch von großen Bahnmassen in ganzen Ländern, wo der Grund und Boden, Eisen, Handarbeit, Eichenholz u. s. w. vergleichweise theuer ist und das Terrain viele Schwierigkeiten darbietet, vergleichweise höher zu finden, beziehungsweise auch eine ausgleichende Wirkungskraft von der einen Seite her nach der andern Seite hin wahrzunehmen. Dieselbe Erscheinung wird sich dann bei dem Vergleiche der einzelnen Bahnen in denselben Ländern, wie einzelner Strecken in denselben Bahnen wiederholen. Um an letzteres zunächst anzuknüpfen, so hat man für einzelne Baustrecken von Eisenbahnen so kolossale Summen aufwenden müssen, daß sie nicht nur in der Geschichte der Transportmittel überhaupt ganz unerhört sind, sondern auch über die gewöhnlichen Sätze der Kosten für schwierige und kostspielige Schienenwege weit hinausgehen. So kostete z. B. die nur 500 Meter lange Röhrenbrücke auf der Chester-Holyhead-Bahn 16 Millionen Franken, der Kilometer von London nach Greenwich 3,290,371 Franken, jeder Meter in dem Kilsby-Tunnel auf der London-Birmingham-Bahn 3600 Franken

(2216 Meter 8 Millionen); in dem Bortunnel auf der Great-Western-Bahn 2800 Fr. (2800 Meilen 8 Mill.); in dem Tunnel von La Nerthe auf der Bahn von Avignon nach Marseille 2250 Fr. (4620 Meter 10,450,000 Fr.). Dergleichen Beispiele ließen sich leicht nicht nur aus England mit der Röhrenbrücke bei Conway, der High-Level-Bridge bei Newcastle, dem Viaduct über den Tweed bei Berwick u. s. w., sondern auch aus der großen Anzahl der ungeheuren Viaducte in Deutschland, aus den Abdämmungen im Donauthal (Augsburg-Ulm), mit der Lagunenbrücke in Venedig u. s. w. vervielfältigen; es sind das Riesenwerke, in denen sich der Erfindungsgeist, die Geld- und Maschinenkräfte der modernen Zeit ihre bleibenden Denkmale nicht minder anstaunenswürdig gesetzt haben, wie die Handarbeit in den kolossalen Steinbauten der alten Inder und Aegypter. Eisenbahnen, deren Richtung dergleichen kostspielige Baustrecken nöthig machten, müssen solche Factoren natürlich auch dann noch bedeutsam verspüren lassen, wenn die Wirkung derselben über das Ganze in der Durchschnittsberechnung vertheilt wird. So kostet denn auch der durchschnittliche Kilometer auf der Bahn Manchester-Bolton 945,000 Franken; London-Brighton 890,000, London-Dover 693,000, Paris-St. Germain 847,700, Avignon-Marseille 683,000, Lüttich-Herbesthal 650,000, Turin-Genua 606,000, London-Birmingham 600,000 Fr. u. s. w. Wir haben indessen an alledem nur einige derbe Beispiele aus der Reihe sehr kostspieliger Bahnstrecken, die dann auch große Bahnstrecken ungewöhnlich vertheuern und somit geeignet sind, einen starken Gegensatz zu den billigen Eisenbahnstrecken hervortreten zu lassen. Im Uebrigen finden sich aus den oben erwähnten Gründen überall Unterschiede, die sich im Endresultat bedeutsam genug herausstellen. Werfen wir z. B. einen Blick auf die gesammten Bahnen des preußischen Staates im Jahre 1851, so finden wir da in den Anlagekosten pro Meile ein allmäliges Aufsteigen von der Neiße-Brieger Bahn mit 188,453 Thalern, der Wilhelmsbahn mit 203,423, der Niederschlesischen Zweigbahn mit 210,526 Thalern u. s. w. aufwärts etwa zur Magdeburg-Halberstädter mit 309,877 — zur Berlin-Hamburger mit 408,922 — zur Berlin-Potsdam-Magdeburger mit 563,485 — zur Düsseldorf-Elberfelder mit 690,697 — zur Bergisch-Märkischen mit 781,090 und zur Rheinischen Bahn mit 833,699 Thalern, d. h. etwa von 1 zu $4\frac{1}{2}$. Aehnliche Unterschiede lassen die Eisenbahnen in allen deutschen Ländern erkennen; wir haben die preußischen Bahnen nur deshalb herausgegriffen, weil sich hier die Vergleichung auf eine größere Menge von einzelnen Bahnen ausdehnen konnte. Und außerhalb Deutschlands ist es natürlich nicht anders. Wenn wir hier nur noch auf Frankreich und England unsern Blick richten

wollen, ſo finden wir, daß ſich auch in dem erſteren Lande die Anlagekoſten für den Kilometer etwa von 135,000 Fr. (Centralbahn) und 161,560 (Montpellier-Cette) heben zu 252,940 (Loirebahn); zu 313,400 (Nordbahn); zu 400,000 (Lyon-St. Etienne); zu 496,350 (Paris-Rouen); zu 526,316 (Havre); zu 847,700 (St. Germain), d. h. zu mehr, als von 1 zu 6. Von den engliſchen Bahnen iſt ganz im Allgemeinen zu bemerken, daß ihre Anlagekoſten ungemein hoch ſtehen. Wir haben ſchon oben mehrere Beiſpiele erwähnt, welche beweiſen, daß man auch die koloſſalſten Ausgaben nicht geſcheut hat, um beſtimmte Strecken nach engliſcher Methode fahrbar zu machen; dem Beiſpiel der London-Greenwich- oder der Mancheſter-Bolton-Bahn konnten wir noch gleich die Strecke London-Croydon zur Seite ſetzen, auf welcher der Kilometer 1,151,824 Fr. koſtete. Aber ſelbſt die Bahnen, welche unter den Durchſchnittskoſten für den Kilometer engliſcher Bahnen bleiben, die man zu 531,000 Fr. veranſchlagen muß, zeigen doch ſehr ſtarke Summen. So die North-Union 352,800 Fr.; Preſton-Lancaſter 358,312; Grand-Junction 360,472; South-Weſtern 408,097 u. ſ. w. Der weit verbreiteten Anſicht, daß die Privatunternehmer immer ſparſamer und wohlfeiler bauten, als der Staat, wird man bei einer genaueren Prüfung der Ausweiſe keineswegs ohne Weiteres zuſtimmen. Dieſe Anſicht erweiſ't ſich als richtig mehr für die ältere Bauzeit als durchweg, und mehr im Großen und Allgemeinen, als überall, ſo daß das Ergebniß eben auch mehr aus beſonderen, als aus überhaupt gültigen Bedingungen hervorgeht, und wir werden noch ſehen, wie einige Momente hierbei eine ganz beſondere Beherzigung verdienen. Das ſteht ohne Weiteres feſt, daß die koſtſpieligen engliſchen Bauten Privatbahnen ſind, und wenn man denn auch dieſes Land wegen ſeiner beſonderen Verhältniſſe außerhalb eines Vergleiches mit dem Continent ſtellen will, ſo wird man es doch bemerken müſſen, daß die luxuriöſeſten und theilweiſe auch unüberlegteſten Bauten eben von Privaten ausgeführt worden ſind. Und auf dem Continent kann man den oben erwähnten franzöſiſchen Privatbahnen (wie Straßburg-Baſel, Lyon-St. Etienne, Paris-Rouen, Paris-Orleans) nicht bloß die belgiſchen Staatsbahnen, wie Mecheln-Ans (221,000 Fr. pr. Kilometer) oder Brüſſel-Quièvrain (214,000), ſondern auch den Durchſchnitt aller belgiſchen Staatsbahnen (284,828 Fr.) gegenüberſtellen. Aber auch in Deutſchland können ſchon die badiſchen Staatsbahnen (217,646 Franken pr. Kilometer) den Vergleich aushalten, wie ihn die würtembergiſchen (213,000) aushalten. — Wenn man endlich die mittleren Zahlen für die Anlagekoſten aller Eiſenbahnen in den einzelnen Ländern vergleichend gegenüberſtellen will, welche nicht mit den „gewöhnlichen“ Koſten zu ver-

wechseln sind, so sehen wir gleich, wie die im Einzelnen mannigfach unter einander verschiedenen Bestandtheile sich zu größeren Ganzen zusammenbilden, welche denn gegen einander eine Gesammtwirkung von Unterschieden darstellen. Denn Unterschiede von bedeutendem Belang stellen sich auch hier ein. Was Deutschland betrifft, so wollen wir nur noch zu den aus Baden und Würtemberg für den Kilometer mitgetheilten Durchschnittskosten in Franken (15 Fr. = 4 Thalern = 7 Gulden) den Durchschnitt der gesammten 1851 im Betrieb gewesenen preußischen Bahnen mit 395,097 Thalern pro Meile, der königlich sächsischen Bahnen (1851) mit 512,945 Thalern, der österreichischen Staatsbahnen bis zum Schlusse 1851 mit 380,300 Thalern zugesellen; man wird wohl der Wahrheit ziemlich nahe kommen; wenn man annimmt, daß in Deutschland überhaupt im Durchschnitt die Anlagekosten einer Meile Eisenbahn auf 400,000 Thaler, d. h. also für den Kilometer 156,000 Fr., zu stehen kommen. Schon in Belgien dagegen, sahen wir bereits, stellten sie sich auf 284,828 Fr. für dieselbe Länge heraus; in Frankreich für die in 1851 betriebenen Bahnen auf 360,998 Fr.; in England aber hat — wenn man mit runder Rechnung $4\frac{1}{2}$ engl. Meilen = 1 geogr. Meile = 7,5 Kilometer und das Pfund Sterling = $6\frac{5}{6}$ Thaler = $25\frac{1}{2}$ Fr. setzt — der Kilometer durchschnittlich 417,188 Fr. in dem gesammten Anlagekapital am Schlusse desselben Jahres 1851 (35,058 Pf. St. pro mile) gekostet! — gewiß ein Resultat, auf welches, auch wenn wir England außerhalb des Vergleiches lassen oder für es eine gewisse Zahl von Procenten in Abzug bringen, Deutschland mit Befriedigung hinblicken kann, und ich stehe durchaus nicht an, bei aller Anerkennung der für eine Minderung der Kosten in dem Eisenbahnbau auf deutschem Boden allerdings zu berechnenden anderweitigen Bedingungen doch auch einen erheblichen Antheil des Preises dem deutschen Ingenieur zuzuweisen, dessen solidere Bildung wenigstens in der Oberleitung der Bauten den schimmernden Eigenschaften des Fremden eben so oft hat Platz machen müssen, als er — wenn ich die Menge der mir vorliegenden Expectenberichte mit den Thatsachen der Erfahrung vergleiche — in der Wirklichkeit gegen jene Recht behalten hat. Zumal dem deutschen Ingenieur ist es zudem am entschiedensten gelungen, die Anlagekosten zur Ueberwindung gleicher Schwierigkeiten im Fortschritt der Erfahrung zu mindern, während gerade in England, dessen Ingenieurkoryphäen einen Welthandel mit ihren Fähigkeiten noch jetzt treiben, die Durchschnittskosten einer Mile Bahn 1842: 34,690 Pfd. St. und 1851: 35,058 betrugen! und in dem letztverflossenen Jahre fast genau in ihren kostspieligen Satz von 1842 mit 34,630 Pf. St. zurückkehrten. Sollte

dieſes, da doch in den letzten Jahren namentlich Seitenbahnen, billigere Strecken, gebaut wurden, nur von dem dort gewöhnlich ſpäten Abſchluß der Baurechnungen für ältere Bahnen herrühren, ſo müßten wir dann die letzteren noch um ein Bedeutendes höher ſetzen.

Wir wollen uns hiernach über einige andere Punkte, welche wir an dieſer Stelle zu erledigen haben, kurz faſſen und insbeſondere über diejenigen, welche nur für die Betrachtung der Eiſenbahnen vom Standpunkte der induſtriellen Unternehmung aus von größerer Wichtigkeit ſind. Was zunächſt

die Betriebskoſten

anlangte, ſo kommen da weniger die abſoluten Summen, als die Verhältnißzahlen der Betriebskoſten in Procenten der Bruttoeinnahme in Betracht, weil die Summen an ſich gar keinen erheblichen Aufſchluß gewähren und am wenigſten über die Stellung der Eiſenbahnen im Vergleich zu anderen Transportmitteln oder im Vergleiche der einen Bahnen gegen die anderen. Nur das wird man von dieſer Stelle aus nicht unberückſichtigt laſſen dürfen, daß die Betriebskoſten kleinerer Verwaltungsbezirke und auf weniger befahrenen Bahnen immer etwas unter den Verhältnißſätzen, die anderwärts erreicht werden, zurückbleiben müſſen, auch wenn ſie an ſich gleich umſichtig, gleich ſparſam und mit gleichen Koſtenpreiſen der Utenſilien verwaltet werden, wofür wir den Grund ſchon angedeutet haben. Im Uebrigen ſind für die allerdings ſehr bedeutenden Unterſchiede in der Betriebsverwaltung in einem höheren Grade, als etwa bei den Unterſchieden in den Anlagekoſten auch die Menſchen allein verantwortlich, und zumal auf den Eiſenbahnen deſſelben Landes und bei großer Aehnlichkeit in den Verhältniſſen der realen Bedingungen, weil hier im Weſentlichen überall dieſelbe Aufgabe zu löſen iſt, anfängliche Fehlgriffe verbeſſert, auch die an irgend einer Stelle gewonnenen Fortſchritte überall nutzbar gemacht werden können, ja ſogar erhebliche Unterſchiede in den Koſtenpreiſen der Utenſilien ſich nur in weiteren Entfernungen bemerkbar machen und der Einfluß der Tarifſätze mit größerer Stärke nur nach Ländern und weit weniger nach Bahnen deſſelben Landes hervortritt. Gerade auf die Minderung der Betriebskoſten hat ſich mit einem ſehr erfreulichen Fortſchritt die Umſicht der Verwaltungsbehörden, der praktiſche Kunſtgriff der Techniker, die Spürkraft der Wiſſenſchaft geworfen und wir haben bereits Ziele erreicht, die in der Vergangenheit für unmöglich gehalten wurden und mit Zuverſicht für Weiteres in der Zukunft erfüllen können.

Man mußte früher überall und ſo auch in Deutſchland, das wir

zunächst betrachten wollen, gerade auch für den Durchschnitt der sämmtlichen Bahnen stark über die Hälfte der sämmtlichen Bruttoeinnahme auf die Betriebskosten verwenden, so daß etwa 40 und weniger Procente der Roheinnahme als Reinertrag der Eisenbahnen zu betrachten waren. Auf das Jahr 1850 hat sich dieser Durchschnitt, für welchen sich sonst der bessere Reinertrag der älteren Bahnstrecken und der geringere der neu eröffneten ziemlich die Waage halten würden, immer entschiedener und mit derselben Energie auf den Staatsbahnen, wie auf den Privatbahnen den 50 % zubewegt und bereits in dem von uns oben hauptsächlich zu Grunde gelegten Jahre 1851 müssen wir den mittleren Durchschnitt der Betriebskosten nur auf 45 % der Gesammteinnahme ansetzen. Manche und namentlich auch jüngere Bahnlinien haben sich in dem genannten Jahre, obwohl sie gegen die frühere Zeit bedeutende Fortschritte zeigten, noch mehr oder weniger über diesem Satze gehalten. Wir erwähnen beispielsweise die hannoversche Staatsbahn (46,28 %), die Ferdinands-Nordbahn (47,48), die würtembergische Staatsbahn (48,67), Wien-Gloggnitzer Bahn (50,66), baierische Staatsbahn (58,57) bis hinauf zu der 4½ Meilen langen Löbau-Zittauer Bahn in Sachsen mit ihren 87 %; doch hat gerade diese Bahn den Beweis eines sehr starken Fortschrittes gegeben, indem ihre Betriebskosten das Jahr vorher (1850) noch 102,1 und 1849 sogar 128,28 % der Roheinnahme betrugen. Ueber diese Bahn freilich noch hinaus gehen die überhaupt in Deutschland höchsten Betriebskosten der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in Kurhessen mit 87,12 %. — Unter den mittlern Satz schritten bereits vor z. B. die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn (41,54), die Köln-Mindener (41,36), die Berlin-Hamburger (40,48), die badische Staatsbahn (40,81), die sächsisch-baierische Staatsbahn (35,638), die Hamburg-Bergedorfer (35,1), die rheinische (33,29) und die Berlin-Potsdam-Magdeburger sogar nur 23,02 %! Auch hier sehen wir das höchste Ziel von deutschen Bahnen erreicht, was, wie sich bald zeigen wird, noch wegen eines besondern Umstandes doppelt hervorzuheben ist. In Belgien betrugen in demselben Jahre die Betriebskosten 57,16 % der Roheinnahme, also über 12 % mehr, wie der Durchschnitt der deutschen Bahnen! Selbst die französischen Bahnen haben im Ganzen in jenem Jahre den Durchschnitt der deutschen nicht ganz erreicht, wenn der Unterschied auch nur etwa 1½ % beträgt. Von den dreizehn im Jahre 1851 ganz in Betrieb gewesenen Bahnen haben zwölf (für die Marseiller Bahn fehlt mir die Angabe der Betriebsauslagen) doch nur den Durchschnittssatz von 46,38 % erreicht, und während es auf der einen Seite (Bahn von Sceaux) bis auf 98 % hinaufgeht, wird nach der andern Seite hin von der am besten und ergiebigsten verwalteten größten Bahn, der Nordbahn (710 Kilometer) doch

nur der Satz von 37 % erreicht, über welchen hinaus ganz vereinzelt die Bahn Paris-Orleans ein paar Procent tiefer ſteht, während, wie wir ſehen, mehrere und kleinere deutſche Bahnen zu einem viel weitern Ziele gelangten. Und letzteres wenigſtens, alſo den Preis, das höchſte Ziel in der Minderung der Betriebskoſten in ihrem Verhältniß zur Roheinnahme erreicht zu haben, können mehrere deutſche Bahnen ſelbſt England gegenüber in Anſpruch nehmen, ſo großen Reſpekt man auch vor der engliſchen Betriebsverwaltung überhaupt und namentlich auch deshalb haben muß, weil der Eiſenbahndienſt dort im Ganzen ſeine Geſundheit dadurch legitimirt, daß von extremen Gegenſätzen nicht mehr die Rede ſein kann; viele engliſche Bahnen und im Ganzen genommen alle rentiren vergleichweiſe ſchlecht, aber 70, 80 und 90 % der Bruttokoſten von den Einnahmen iſt mir nirgends vorgekommen. Dagegen haben es doch auch jene großen, oben von uns hervorgehobenen Eiſenbahnverwaltungen in dem angeführten erſten Halbjahre von 1852 nicht weiter gebracht, als daß die reinen Betriebskoſten von der Bruttoeinnahme betrugen auf der London-South-Weſtern-Bahn 39,6 %, auf der Midlandbahn 37,9, auf der Great-Weſtern-Bahn 37,8 und ſelbſt auf der 540 Miles langen London-North-Weſtern-Bahn 35,8 %. Für den hier in Frage kommenden Vergleich muß man aber noch ein weiteres Verhältniß berückſichtigen.

Wir bemerkten nämlich ſchon, daß Betriebsverwaltungen an ſich und unter übrigens gleichen Verhältniſſen ein höheres Reſultat erreichen müſſen, wenn der Betrieb über eine größere Bahn ſich erſtreckt, und in dieſer Beziehung ſind — was Jedermann weiß und was ſelbſt aus den ſtaatlichen Verhältniſſen natürlich genug hervorging — die Engländer und die Franzoſen vor den Deutſchen im Allgemeinen im Vortheil, während eben daraus auch zum Theil wenigſtens der Coalitions- und Amalgamationstrieb in den engliſchen und franzöſiſchen Bahnverwaltungen ſich erklärt. Sodann aber muß, und wenn auch aller Orten von den Bahnverwaltungen daſſelbe geleiſtet wird, da ein größerer Reinertrag gewonnen werden, wo eine größere Frequenz vorhanden iſt, weil die Betriebsauslagen aus den angegebenen Gründen in einem ſchwächern Verhältniß wachſen, wie die Roheinnahme, und nur ſelten der Betriebsaufwand im einzelnen Zug zur vollen, möglichen Leiſtung gelangt, und endlich muß *bei einem gleich großen Verkehr* dort der größere Erfolg erreicht werden, wo *der Tarif höher iſt*, geſchweige denn bei einem ſtärkern Verkehr. In dieſen Dingen ſtehen aber, wie man ſehen wird, die Verhältniſſe ſo, daß man auch bei einer gleich guten Betriebsverwaltung in Deutſchland auf ein minder gutes Verhältniß der Betriebsauslagen zu der Roheinnahme gefaßt ſein müßte; um ſo mehr iſt das entgegengeſetzte Re-

ſultat in dem letztern Verhältniß dem Ausland gegenüber hervorzuheben. Und über eines dieſer Verhältniſſe werden wir dem Urtheil des Leſers ſogleich die nöthigen Anhaltspunkte darbieten, nämlich über

die Tariffätze.

Hinſichtlich der Tariffätze ſind allerdings nicht unbeträchtliche Unterſchiede auch zwiſchen den einzelnen Bahnen deſſelben Landes bemerklich, vor Allem aber kann man ſich überzeugt halten, dieſe Unterſchiede können nicht dauernd ſein, ſie müſſen ſich mehr und mehr verringern. Es liegt das zu ſehr in der Natur der Sache und der Anſchluß der Bahnen an einander insbeſondere macht das Intereſſe der Bahnverwaltungen nach derſelben Richtung hin rege, in welcher ſich das Intereſſe des Publikums bewegt. Dabei zeigt ſich indeſſen ein nicht unbedeutender Unterſchied zwiſchen den Privat- und den Staatsbahnen, bei deſſen Feſtſtellung man neben die wirkliche Praxis in einer Gegenwart zugleich die Möglichkeiten und Ausſichten für die Zukunft in Betracht ziehen muß. Sehr beträchtliche Differenzen ſtellen ſich heraus, wenn man den Durchſchnitt der Tariffätze ganzer Länder gegenüberſtellt. Endlich wirken hin und wieder ſpecielle Motive auf ſpecielle Erſcheinungen hin. So hat man in Belgien namentlich die Wohlfeilheit des Perſonenverkehrs erſtrebt; aus dieſem Streben ging, wie die Beſtimmung, daß gar kein Gepäck frei ſei, der verhältnißmäßig höhere Satz für den Gütertransport hervor; in Nordamerika muß man den weitab größten Theil des Ertrages durch den Güterverkehr aufbringen, daher man ſich dort vorzugsweiſe für ſolche Sätze entſcheidet, durch welche von dieſem Verkehr das Höchſte gewonnen werden kann u. ſ. w. In Deutſchland ſind im Durchſchnitt bedeutend billigere Tariffätze, wie in Frankreich, und in England noch höhere, wie in Frankreich; wie das ſo ſich durch Anſchließen zu einem Ganzen zuſammenſchließt, dafür wird man nach der Vollendung des ſchweizeriſchen Eiſenbahnnetzes einen neuen Beleg haben; es wird ſicherlich ſo kommen, daß in der weſtlichen Schweiz die franzöſiſchen Tariffätze, in der öſtlichen die deutſchen zur Anwendung kommen. Was ſodann aber das Verhältniß der Staatsbahnen zu den Privatbahnen an dieſer Stelle betrifft, ſo kann ich die gewöhnlich feſtgehaltene und mit vielem Nachdruck hervorgehobene Meinung: die Privatbahnen bedienten das Publikum billiger, ſie hätten mit anderen Worten immer niedrigere Tariffätze, keineswegs theilen. Man muß ſich bei dieſer Frage über einzelne Punkte im Voraus zurechtſetzen. Einmal wird für eine unbefangene Betrachtung doch nicht irgend eine einzelne, auf ganz ſpeciellen Bedingungen beruhende Erſcheinung eine durchgreifende Bedeutung haben können. Wer alſo z. B.

die beſonderen Verhältniſſe der Main-Weſer-Bahn nur einigermaßen kennt, wird den Umſtand, daß dieſe Staatsbahn die, ſo viel ich ſehen kann, höchſten Tarifſätze in Deutſchland hat, an dieſer Stelle nur leichthin heranziehen. Wenn man ſodann auf den Einwurf, daß die Privatverwaltungen zum entſcheidenden Maßſtab für ihre Anſätze nicht den Vortheil des Publikums, ſondern ihre eigenen in Betracht ziehen und ziehen müſſen, hundertmal geantwortet hat: das iſt's eben, hier trifft dieſer Privatvortheil mit dem öffentlichen Nutzen einmal recht evident zuſammen, alle Welt weiß, daß die Herabſetzung der Taxen im Briefporto u. ſ. w. u. ſ. w. den Reinertrag gerade vermehrt hat," — ſo iſt das doch eine ſehr eindeutige Logik, welche ohne den Regierungen die Kenntnißnahme weltbekannter Wahrheiten zu verbieten, ſich Regierungen, die aus Rückſicht auf das Wohl des Publikums handeln, oder Regierungen, die nur auf den Vortheil ihrer Kaſſen ſehen, gegenüberſteht, und doch — einen ſolchen Beweis vorbringt. Immerhin möchte man zugeſtehen, daß man hier wie dort ſich nur von dem verſtändig calculirenden Eigennutz leiten ließe; dann iſt die Gränze für die Herabſetzung der Tarife hier wie dort dieſelbe, und dann muß man auch das Eingeſtändniß verlangen, daß über dieſe Gränze herab — denn jener Punkt findet ſeinen Halt an einer ſehr beſtimmten Stelle — nur die Geſichtspunkte einer Staatsregierung und nicht die Geſichtspunkte der Privatintereſſen zu weiterer Ermäßigung vorſchreiten können. Man mag zweifelhaft darüber ſein, ob ein Staat, ſo lange er der Steuern bedarf, auch nur daran denken ſoll, auf Steuern zu verzichten, die zu den gerechteſten gehören, weil ſie für eine große und koſtſpielige Dienſtleiſtung eingefordert werden, — darüber, daß nur der Staat auf einen eigentlichen Reingewinn über die Kapitalzinſen hinaus freiwillig verzichten wird oder gar alſo hier Opfer zu Gunſten des Verkehrs zu bringen in Erwägung ziehen kann, — darüber kann man doch eigentlich nicht im Zweifel ſein. Und vergeſſe man doch ja nicht im Hinblick auf die vorhandenen Tarifſätze, daß, während die Staatsregierung jede Höhe feſtſtellen kann, ohne daß wir Abnormitäten hervortreten ſehen, und für ſie die Rückſichtnahme auf die öffentliche Meinung nicht in gleichem Grade, wie für Privatverwaltungen eine zwingende Macht iſt, dagegen in der Pflichtenhaft vieler Privatbahnen eine Controle, eine Zuſtimmung des Staates oder ein Maximum des Satzes durch Eingreifen der Regierungen ausbedungen iſt. Und iſt das etwa ſo überflüſſig geweſen oder gar an ſich ungereimt? Wir laſſen gern die hohen Tarifſätze der engliſchen Bahnen mit Rückſicht auf die beſonderen Geldverhältniſſe dieſes Landes außer dem Vergleich, obwohl man ſie trotz denſelben nicht vorwurfsfrei anzunehmen braucht; aber das müſſen wir doch hervorheben, daß gerade das engliſche Parlament nicht nur in den hohen Tarifſätzen der

engliſchen Privatbahnen jene Berückſichtigung des reiſenden Publikums, wie ſie für England gut erträglich war, nicht gefunden hat, ſondern ſich ſogar im Jahre 1845 zur Annahme des Beſchluſſes veranlaßt finden konnte, daß auf allen engliſchen Bahnen eine Wagenclaſſe von 0,064! Franken für den Kilometer eingeführt werden ſolle. Freilich hat, nachdem man auf engliſchen Privatbahnen, wie auf belgiſchen Staatsbahnen, die den Reinertrag ſteigernde Wirkung einer Herabſetzung des Tarifs erprobt hatte und auch in Frankreich z. B. auf der Bahn von Paris nach St. Germain durch die Herabſetzung des Fahrgeldes von 1 Fr. auf $^3/_4$ Fr. für die letzte Wagenclaſſe 1839 eine Steigerung der Anzahl der Reiſenden von 91,614 auf 130,889 und der Einnahme von 96,708 Fr. auf 104,413 Fr. erzielt hatte, die Direction z. B. der Bahn von Lyon nach St. Etienne den Frachtſatz pr. Tonne und Kilometer nur auf 9,^{8} Cent. feſtgeſtellt, obwohl die Regierung in dem Ausſchreiben der Concurrenz zu dieſer Bahn für dieſelbe Leiſtung 15 Cent. zugeſtanden hatte; wer aber möchte ſagen, daß nicht gerade auch eine nur im Intereſſe des Fiskus verwaltende Regierung ganz aus demſelben Grunde zu derſelben Maßregel geſchritten ſein würde? Schließlich wird man denn doch am Ende gerade auch mit dem Hinweis auf die Praxis der Wirklichkeit der Herausforderung zum Vergleich folgen können. Denn wenn wir — wie geſagt, unter bereitwilligem Abſehen von den außerordentlich hohen und officiell gerügten Fahrpreiſen der engliſchen Privatbahnen — etwa die Fahrtarife bei dem Beginn des zweiten Quartals von 1852, in welchem man jene weltbekannte Wahrheit längſt erobert hatte, zur Hand nehmen, ſo finden wir den Fahrpreis pr. Kilometer nach Franken und für die Klaſſe I, II, III feſtgeſetzt wie folgt: Franzöſiſche Privatbahnen: Paris-Rouen I. 0,106—0,12; II. 0,088; III. 0,66. Paris-Lyon I. 0,105; II. 0,077; III. 0,058. Paris-Straßburg I. 0,104; II. 0,077; III. 0,057. Nordbahn I. 0,10; II. 0,08; III. 0,058—0,06. Straßburg-Baſel I. 0,1; II. 0,075; III. 0,05. — Damit vergleiche man die Staatsbahnen in Belgien, deſſen Verhältniſſe analog ſind: I. 0,07; II. 0,056; III. 0,033; alſo eine Differenz, die keineswegs durch den Umſtand aufgehoben wird, daß der Paſſagier in Belgien kein Gepäck frei hat. Oder die Privatbahnen in Deutſchland mit ihren drei Sätzen: Rheiniſche Bahn 0,106; 0,080; 0,050. Berlin-Frankfurt a. d. O. 0,17; 0,099; 0,057. Berlin-ſächſiſche Gränze 0,100; 0,074; 0,041. Leipzig-Dresden 0,10; 0,072; 0,048. Leipzig-Magdeburg 0,098; 0,064; 0,042. Berlin-Stettin 0,098; 0,070; 0,039, während unter den deutſchen Staatsbahnen doch ſelbſt die öſterreichiſchen nur auftreten mit: 0,10; 0,072; 0,035; die badiſchen zeigen 0,097; 0,066; 0,049; die würtembergiſchen 0,076; 0,046; 0,029; die baieriſchen 0,057; 0,039; 0,024; hic Rhodus, hic salta. Ich

wiederhole, es ist gar nicht meine Meinung, zu beweisen, daß die Staatsbahnen überhaupt billigere Tarifsätze haben, wie die Privatbahnen, aber daß ist sie allerdings, daß es nicht wahr ist, was man behauptet, die Privatbahnen leisteten überhaupt oder auch nur durchschnittlich dem Publikum wohlfeilere Dienste, und noch entschiedener, daß, wenn beide Arten von Bahnverwaltungen hier das Mögliche zu leisten streben sollten, die Staatsbahnen einen entschieden billigeren Tarif stellen können, wie die Privatbahnen; und ich glaube, das wird sich im Verlaufe der Zeit nur bestimmter herausstellen können.

Wir konnten bereits die Bemerkung machen: es müßten für den Fall, daß der Verkehr auf verschiedenen Bahnen oder in verschiedenen Ländern im Ganzen sich als gleich stark herausstelle, da die größeren Einnahmen nothwendig gewonnen werden, wo die Tarifsätze höher ständen, und weiterhin, daß die höheren Tarifsätze bei einem größeren Verkehr die Summe der Einnahmen rasch und stark über die Linie der Gleichheit hinausheben müssen, während umgekehrt der geringere Verkehr durch die höheren Tarifsätze entweder ganz oder doch zu einem guten Theile ausgeglichen werden kann. Von der verschiedenen Höhe der Tarifsätze haben wir bereits gesprochen, die Stärke des Verkehrs an Personen und Waarengütern auf den Eisenbahnen und die Verschiedenheit derselben in den einzelnen Ländern wird uns später an einer andern Stelle beschäftigen. Hier können wir indessen schon auf das Resultat, welches aus der combinirten Wirkung der Verkehrsstärke und der Höhe der Tarifsätze hervorgeht, auf die Verschiedenheit der Einnahmen von einer bestimmten Fahrtzeit oder einer bestimmten Bahnlänge auf den Eisenbahnen desselben Landes oder mehrerer Länder verweisen. Wollen wir uns die Unterschiede der Einnahmen nach Nutzmeilen vergegenwärtigen, so erfahren wir, daß z. B. in Deutschland im Jahre 1851 — während der Durchschnitt vielleicht zwischen $8\frac{1}{2}$ und 10 Thlrn. zu setzen ist — eine Stufenfolge von der Ferdinands-Nordbahn mit ihren 20,88 Thalern bis herab zur Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn mit ihren 4,78 Thalern stattfindet. Fragen wir nach den Unterschieden der Einnahmen nach bestimmten Bahnstrecken, so tritt uns in demselben Jahre 1851 z. B. in Frankreich nach Kilometern und Franken auf 21 Bahnen jenes Landes eine Scala entgegen von der Bahn Montereau mit 12,083 Franken aufwärts bis zur Bahn St. Germain mit 95,254 Franken! Und wenn wir schließlich die durchschnittlichen Einnahmen ganzer Länder gegen einander in Vergleich treten lassen wollen, so zeigt sich, daß z. B. 1850 die englischen Bahnen durchschnittlich vom Kilometer Bahnstrecke in Franken erzielten etwa 34,240; die französischen Bahnen 34,315; die belgischen 23,990; die preußischen 17,200; die badischen 15,050; die würtembergischen 12,000 u. s. w., —

und im folgenden Jahre 1851 — um einen Vergleich nach Gulden und geographischen Meilen dem Leser daneben zu stellen — die englischen Bahnen durchschnittlich (31,100 Franken pr. Kilometer; 15 Fr. = 7 Gulden, 7,5 Kilom. = 1 Meile) 108,850 Gulden, die französischen 117,400, die belgischen 99,256; die 22 vollständig betriebenen preußischen Bahnen 63,380 Gulden; die würtembergischen 45,496; die badische Bahn 53,990 u. s. w.; jedenfalls bleibt die mittlere summarische Einnahme der gesammten deutschen Einnahmen noch unter der Hälfte des durchschnittlichen Ertrages der gesammten französischen Eisenbahnen zurück! Daß hier der, wie wir sahen, weit billigere Satz der deutschen Tarife unter allen Umständen einen bedeutsamen Einfluß auf das Resultat ausüben muß, bedarf keiner weitern Erörterung; in wie weit die verschiedene Stärke des Verkehrs sich wirksam zeigt, das zu berühren, wird uns weiter unten Gelegenheit geboten werden.

Wir haben bisher in Kürze solche Punkte in Erwägung gezogen, auf welche sich unser forschendes Fragen zunächst hinwenden wird, wenn wir die Eisenbahnen nach dem Maße messen wollen, welches wir an Unternehmungen legen, die ihr Entstehen und Bestehen für sich selbst durch die unmittelbare Verwerthung ihrer Wirksamkeit rechtfertigen sollen, solche Punkte mit anderen Worten, nach denen sich zunächst Jeder umschauen wird, welcher die Eisenbahn vom Standpunkt der Privatspeculation aus zu beurtheilen unternimmt. Doch bedürfen wir dieser Feststellungen gleichfalls, wenn auch nur gleichsam als Vorarbeiten für die Erörterung einer Reihe von anderen Fragen, denen ein lebhaftes und dauerndes Interesse auch Diejenigen unter unseren Zeitgenossen zuwenden müssen, von denen jene Punkte als minder erheblich, ja fast als gleichgültige Dinge angesehen zu werden pflegen.

II.

Sobald man die beſondere Natur der Eiſenbahnen im Vergleiche zu den anderweitigen Verkehrsmitteln einigermaßen zu überſchauen vermochte und die gewaltigen Wirkungen einzelner Schienenwege weit über ihre unmittelbare Umgebung hinaus immer ſtärker empfunden wurden, trat eine Verſchiedenheit der Anſichten über

das Verhältniß der allgemeinen Staatsgewalten zu den Eiſenbahnen

unter den Zeitgenoſſen hervor. Sie fand bald in allen Ländern einen Widerklang und bildete ſich raſch zu einem heftigen Streite aus, der, obwohl immer noch nicht erledigt und hier und dort bei dargebotener Gelegenheit auf's Neue hervorbrechend, uns längſt mit einer ziemlich umfangreichen Literatur beſchenkt hat. Die erſten Eiſenbahnen waren das Ergebniß von Privatunternehmungen, wenn ſie auch nur unter einer bedeutſamen Mitwirkung der Staatsgewalten zu Stande kommen konnten. Während nun unter immer wachſender Theilnahme des Publikums für die Errichtung oder Ausdehnung der Schienenwege von den Privatunternehmern bald auch viele andere Unterſtützungen abſeiten des Staates in Anſpruch genommen wurden, als welche — wie die Expropriationsgeſetze u. dergl. — unbedingt nothwendig erſcheinen mußten, wurden dagegen viele Stimmen laut, welche auch das bereits gebräuchliche Maaß der Staatsunterſtützungen als zu groß verwarfen. Indem ſich dieſe dabei auf Gründe ſtützten, nach denen man die Eiſenbahnen überhaupt nicht den Händen der Privaten überlaſſen durfte, warf ſich raſch der Streit der Meinungen auf die ganz allgemeine Alternative:

ob die Staatsgewalten oder Private die Eiſenbahnen bauen und in Betrieb nehmen ſollen.

Die Discuſſion über dieſe Frage: ob man ſich für Staatseiſenbahnen oder für Privateiſenbahnen zu entſcheiden habe, wenn man die Rückſichtnahme auf das Gemeinwohl zum oberſten Entſcheidungsgrundſatz nehme, hat abgeſehen von den Erörterungen über den unmittelbar vorliegenden Gegenſtand in mehrfacher Weiſe einen erheblichen Nutzen geleiſtet. So hat ſie die überkommenen Anſichten über das Verhältniß der freien Privatthätigkeiten zu dem Wohle Aller erſt in das allgemeinere Verſtändniß gebracht, ſodann aber auch geklärt und berichtigt; ſie hat einen ſchlagenden Beweis geliefert, wie wenig auch die ſcheinbar rein ökonomiſchen und materiellen Fragen einer Seite entbehren, durch welche ſie mit dem geſammten Staats- und Volksleben und deſſen allgemeinſten Aufgaben unlöslich verbunden ſind, ſie hat den aufmerkſam folgenden Zeitgenoſſen eine Menge von Belegen über die Kurzſichtigkeit des Wahnes dargeboten, welcher die Entſcheidung hochwichtiger Fragen nur von verwerflichen oder kleinlichen Motiven abhängig machen will oder abhängig glaubt. Und fürwahr, um ſolche Motive allein handelte es ſich ja doch, wenn man anfänglich von der einen Seite her nur die egoiſtiſchen Intereſſen ſpeculationsſüchtiger Privaten im Werke glaubte und von der andern her nur auf die Scheelſucht der Bureaukratie gegen die Entfaltung nicht amtlicher Thätigkeiten warnend hinwies.

Wie beſtimmt ich auch fühle, daß der Leſer nur dann zu einer entſchiedenen und genügend begründeten Anſicht über die Löſung dieſer noch immer obſchwebenden Streitfrage gelangen kann, wenn er ſich Alles vergegenwärtigt, was über das Weſen der Eiſenbahnen zuſammenzuſtellen iſt, ſo will ich es mir doch auch ſchon hier um ſo mehr zur Aufgabe machen, nur das Urtheil des Leſers ſelbſt zu inſtruiren, als ich ſelbſt mich mit den letzten Reſultaten der ſtreitenden Parteien nicht befreunden kann.

Blicken wir zunächſt auf die geſchichtliche Entwickelung und die geographiſche Verbreitung der Staatsbahnen und der Privatbahnen neben einander, ſo fühlen wir uns anfänglich nur wie verwirrt und aller Ausſicht auf eine Entſcheidung beraubt, gegenüber einer gleichſam chartiſchen Miſchung, in welcher beide Arten von Bahnen theils in verſchiedenen Ländern, theils in einem und demſelben Lande neben einander beſtehen. Allmälig aber tritt doch hier und dort ein hellerer Punkt zu unſerer Orientirung hervor und bald erkennen wir auch entſchieden, wie lehrreich überhaupt gerade dieſe Umſchau iſt.

Die beiden Mittel, durch welche die Eiſenbahn zu einem ſo ſehr verbeſſerten Transportmittel gemacht wurde, — die Verminderung der Reibung durch die Anwendung eben gelegter Eiſenſchienen zum Fahrgeleis und die Benutzung des Dampfes zur Bewegungskraft, — gelangten nicht gleich-

zeitig in Gebrauch. Während jene zunächſt in England bei dem Kohlentransport eingeführt wurde, machte man die erſte praktiſche Anwendung von der Dampfkraft zur Bewegung von Schiffen in Nordamerika, aber auch da mit ſo geringem Aufſehen, daß ſich erſt noch der arme Fitch, weil er nirgends Anklang und Unterſtützung für ſeine Dampfprojekte finden konnte, aus Gram vergiftet hatte, ehe Fulton 1807 auf dem Hudſon ſein erſtes Dampfboot mit einer in Liverpool gebauten Maſchine vor ſeinen Landsleuten die Probefahrt machen ließ. Vier Jahre ſpäter wurden in England die erſten Locomotiven für den Gütertransport verwendet, aber erſt 1830 auch für Paſſagiere auf der Liverpool-Manchester-Bahn. Zwei Jahre ſpäter folgte dann die erſte amerikaniſche Bahn für Güter- und Perſonentransport in dem Unionsſtaat Delaware von New-Caſtle nach Frenchtown. In beiden Ländern ſchritt hierauf der Bau außerordentlich raſch vorwärts. In Nordamerika nahm ſich die allgemeine Staatsgewalt der Congreßregierung, obwohl die Verfaſſung unter ihren Befugniſſen gerade die „Macht" aufzählte, „Poſtämter und Poſtſtraßen zu errichten" und „alle nöthigen und paſſenden Geſetze zu machen, um ſolche Machtbefugniſſe zur Ausführung zu bringen," — des Eiſenbahnbaues bis auf die neueſte Zeit hin in keiner Weiſe an; nur daß der Congreß den Rieſenplan Whitney's von 1848: den Weſtrand des Michiganſee's mit Columbia oder S. Franzisco durch eine 2400 engl. Meilen lange Eiſenbahn zu verbinden, in ſeine Hand nahm, über einen Schienenweg von der Mündung des Miſſiſſippi über Tehuantepec nach S. Franzisco mit der mexikaniſchen Regierung Verträge abſchloß und 1850 an Illinois Staatsland zu Gunſten von Eiſenbahnbauten ſchenkte. Dagegen haben ſich anfänglich viele Staatenregierungen auch durch direkten Staatsbau betheiligt, bald aber überflügelte nicht nur der Privatbau den Staatsbau, ſondern die meiſten Staatsbahnen gelangten auch nachträglich wieder in Privathände und nur in einigen nordweſtlichen Ackerbauſtaaten, wie Ohio, Indiana, Illinois, ſind neuerdings Staatsbahnen entſtanden. In England ſind durchweg die Eiſenbahnen Privatbahnen geworden und verblieben. Ebenſo entſtanden in Holland, in Dänemark Privatbahnen; auch die ſchweizeriſche Bundesregierung hat ſich für ſie ausſchließlich entſchieden. Dagegen griff Belgien zum Staatsbau und hat nur unbedeutende Nebenlinien der Privatinduſtrie überlaſſen; ebenſo Baden, Würtemberg, Hannover u. ſ. w. In Frankreich und in dem größten Theile Deutſchlands treten Staatsbahnen neben Privatbahnen auf, doch ſo, daß im Ganzen die Privatbahnen bei Weitem den ſtärkern Theil ausmachen; ſo waren von den 1036 deutſchen Meilen Eiſenbahnen, welche in Deutſchland im Anfang von 1852 befahren wurden, 602 Meilen Privatbahnen und nur 434 Meilen Staatsbahnen. Dieſen Gegenſätzen

gegenüber fühlt man ſich noch befangener, wenn man gewahrt, daß zu derſelben Zeit, wo monarchiſche Staaten, wie insbeſondere Preußen und Oeſterreich, beharrlich und mit Erfolg die Privatbahnen in Staatsbahnen allmälig umzuwandeln ſuchen, ſelbſt ein Ludwig Napoleon in Frankreich die vorhandene Verbindung der Eiſenbahnen mit dem Staate löſ't, ſelbſt der Kaiſer von Rußland noch eben erſt auch wieder die Riga-Dünaburger Bahn an Private überlaſſen hat. Man ſieht, ein bloßer Hinweis auf die thatſächliche Verbreitung der Staatsbahnen und der Privatbahnen, und etwa nur mit einem Seitenblick auf die Staatsverfaſſungen der einzelnen Länder kann nicht viel Licht verbreiten. Weit heller wird es indeſſen, wenn wir etwas genauer die geſchichtliche Entwicklung dieſer Sache im Einzelnen in's Auge faſſen. Und das wenigſtens wird man gleich gewahren, daß in den drei Ländern, — in der nordamerikaniſchen Union, in England und in der Schweiz, — in welchen die Ueberzeugung, daß durch die freie Thätigkeit der Einzelnen das Gemeinwohl am ſicherſten und beſten gefördert werde, in der entſchiedenſten Weiſe unter der Maſſe des Volkes verbreitet iſt und wo ſie zugleich in der Geſetzgebung ſich am nachdrücklichſten geltend machen kann, das Syſtem der Privatbahnen durchgreifend zur Anwendung gelangt iſt. Freilich erklärt dieſes weder an ſich Alles, noch iſt darauf ohne Weiteres für unſer Urtheil in der vorliegenden Frage ein endgültig entſcheidendes Gewicht zu legen. Man wird ſich zunächſt immer doch noch die Frage ſtellen, warum man doch in einer Zeit, in welcher das Poſtweſen längſt zu Händen des Staates gebracht wurde oder zu bringen geſucht wird, in welcher weiterhin jegliche Speculation auf einen Reingewinn von Chauſſeen in Verruf gerieth, die man zudem nirgends den Händen von Privaten überließ, warum man da das wichtigſte Verkehrsmittel nicht ohne Weiteres von Seiten des Staats in Anſpruch nahm und dem Staate ohne Widerſpruch überließ. Offenbar iſt dem Umſtand Vieles zuzuſchreiben, daß man in der erſten Zeit der Eiſenbahnbauten nicht von fern ihre allgemeine Bedeutung und ihre weittragenden Wirkungen zu überſchauen im Stande war. Die erſten Bauten kamen ja wie Verſuche zu Stande, ſchienen höchſtens ſich rechtfertigen zu laſſen zwiſchen einzelnen Knotenpunkten des Verkehrs, zwiſchen den bevölkertſten Städten, ſchienen für ſich ſelbſt eine Induſtrieunternehmung von rieſigem Umfang zu ſein, wie ſie an den Hauptwerkſtätten der Induſtrie allein zu gedeihen pflegten. Als ſich mehr und mehr die nationale Bedeutung und der nationale Nutzen der Eiſenbahnen herausſtellte, war der ungeheure Koſtenaufwand zur erſten Erſtellung der Schienenwege zumal für diejenigen Staatsregierungen ein Hemmniß, welche ſich in finanziell drückender Lage befanden. Und das gilt ohne allen Zweifel ſelbſt für Großbritannien, wie es eingeſtandenermaßen auf dem Continent gewirkt hat. Aber

auch in Nordamerika hat dieſer Umſtand eine ſehr bedeutende Rolle geſpielt, und es iſt nur zu verwundern, daß man das ohne Rüge ſo oft hat gänzlich überſehen dürfen. Wenn auch die Kongreßregierung, die ſo Vieles für das Kanalſyſtem gethan hatte, faſt nichts für die Herſtellung von Eiſenbahnen that oder auch nichts zu thun vermochte, weil die Centraliſationsprincipien gerade in jenen Zeiten in der Union fortwährend an ihrem früheren Terrain Einbuße erlitten, ſo ergriffen doch faſt alle Regierungen der Einzelnſtaaten mit Yankee-Energie die Eiſenbahnſache, aber auch mit Yankee-Leichtſinn. Wo der Staat nicht ſelbſt zu bauen anfing, betheiligte ſich die Regierung wenigſtens mit einem großen, oft mit dem größeren Theile der Aktien von projektirten Privatbahnen. Indem aber immer neue Projekte auftauchten, ehe die gutgeheißenen ausgeführt waren; indem ſich alsbald von allen Zeiten her die Anſprüche an Verbindungsbahnen erhoben, ohne welche man auch den Hauptbahnen die nachträglich nöthig gewordenen Zuſchüſſe nicht votiren wollte, überſtürzten ſich bald die Geldbewilligungen der meiſten Staatsregierungen dermaßen, daß die Schuldenmaſſe mit einem Male einen paniſchen Schrecken verbreitete. So kam die Thätigkeit und Mitwirkung der Regierungen überhaupt in wohlverdienten Mißkredit und wurde raſch durch die Spekulationsluſt und die gewitzigte Umſicht der Privaten mehr und mehr erſetzt. Ein Blick in die Specialgeſchichte ſelbſt eines Staates wie Pennſylvanien kann darüber Jedem den nöthigen Aufſchluß geben. Gerade jüngere Staaten, welche dieſe Erfahrung nicht durchgemacht hatten, wie Ohio, Illinois, Indiana haben ſpäter Staatsbahnen gebaut. In England ſah man am entſchiedenſten die Eiſenbahnen zuerſt als „Luxusbauten“ an, die nur eine lokale Bedeutſamkeit erlangen könnten, ohne jemals zu einer Nothwendigkeit für den Verkehr im Großen und Ganzen zu werden. Dieſe Anſicht herrſchte ſo entſchieden und allgemein vor, daß ſich die Regierung auch nicht die geringſte Controle über die monopoliſirte Privatthätigkeit in den Conceſſionsurkunden vorbehielt. Während die Geldkräfte des Staates gerade gedrückt waren, lockte der raſch geſammelte Reichthum des Grafen von Bridgewater mächtig die Privatkapitalien und die Privatanſtrengungen, welche ſodann das wichtige Recht der Präcedenz feſthalten konnten. Doch verdient es wohl bemerkt zu werden, daß, abgeſehen von Anderen, auch Englands „größter Staatsmann“ in der neueſten Zeit, derſelbe R. Peel, welcher der Ausdehnung der Freiheit der Privatthätigkeiten ſo gewaltige Dienſte leiſtete, 1840 gegen die Privateiſenbahnen mit Nachdruck ſeine Stimme erhob, und daß das engliſche Miniſterium, wenn auch vergeblich, 1837 Kredite für ein Netz von Staats-

eiſenbahnen in Irland vom Parlamente verlangte. Welcher Umſchwung in der Stimmung des Landes eintrat, nachdem man eine größere Erfahrung geſammelt hatte, werden wir noch ſehen. Als man auf dem Continent zu bauen begann, war die Diskuſſion über das Weſen der Eiſenbahnen ſchon etwas weiter gediehen, aber auch eine Art Wuth für Privatbau und Privatunternehmungen unter die rührigen Geldkräfte gekommen. Sie verſprachen ſich zu derſelben Zeit die außergewöhnlichſten Dividenden, als die Regierungen, obendrein von jenen nicht unabhängig, theils finanziell beengt waren, theils noch nicht jene Sicherheit der Ueberzeugung und Einſicht gewonnen hatten, von welcher aus allein das Große auch mit großen Anſtrengungen unternommen wird. So legte in Holland die Regierung vergeblich im Februar 1838 den Generalſtaaten den Plan zu einer Staatseiſenbahn vor, welche Amſterdam mit dem Rhein verbinden ſollte; eben ſo vergeblich ſtellte die franzöſiſche Regierung 1837 und 1838 vor der in den Kammern vertretenen Geldmacht den Antrag auf Staatseiſenbahnen, vergeblich gerade, weil die Kammermajorität von der Rentabilität der Bahnen überzeugt war und bei allen Geldkräften Frankreichs die Lockungen des Aktienweſens nichts weniger als unwillkommen waren. In der Schweiz waren es ganz allgemeine, aus der beſondern Natur dieſes Bundesſtaates und dem gegenwärtigen Ideenkreiſe der Bevölkerung hervorgehende Gründe, welche den Ausſchlag für das Syſtem der Privateiſenbahnen gaben, wobei auch der Gegenſatz durchzukämpfen war, daß in dieſem Lande zwar entſchieden der Grundſatz der freien Privatconcurrenz als Axiom für das ökonomiſche Wohl des Ganzen angeſehen, aber auch ſogar jede geringe Abgabe für die Benutzung der Landſtraßen und Brücken, als dem Gemeinwohl zuwider, abgeſchafft iſt. Obwohl die Mehrheit in der von der Bundesverſammlung niedergeſetzten Commiſſion ſich mit größter Entſchiedenheit für den Bau von Bundeswegen ausſprach, hat doch die bei den Kantonsregierungen, wie bei der Mehrzahl der Landeseinwohner verbreitete Abneigung gegen jegliche Ausdehnung einer bureaukratiſchen Amtsthätigkeit, wie der Bundescentralgewalt, der Widerwille gegen Staatsanleihen unter jeder Geſtalt, ſo wie die Ueberzeugung von der Unmöglichkeit, den Anſprüchen aller Kantons willfahren und gerecht werden zu können, eine große Mehrheit in der Bundesverſammlung zur Entſcheidung für das Syſtem der Privateiſenbahnen geführt. In Deutſchland waren es Privatkräfte, welche faſt in allen Staaten mit großer Energie die Initiative zu derſelben Zeit ergriffen, als die Regierungen theils finanziell beengt, theils durch den Mangel derjenigen Einſicht, welche erſt die Erfahrung geben konnte, zu jenen Entſchließungen nicht gelangen konnten, durch welche mehrere bald

nachher die wohlverdiente Bewunderung auch des Auslandes ſich erworben haben.

Es iſt aber ſicherlich ebenſo durchaus unwahr und verkehrt, wenn man annimmt, daß überall da, wo man ſich für Staatseiſenbahnen entſchieden hat, nur an die Durchführung jener Summe von Sätzen gedacht worden ſei, an die man alsbald erinnert wird, wenn in wirthſchaftlichen Dingen von dem öffentlichen Gemeinwohl die Rede iſt. Vor dieſem Wahne wird ſich der leicht bewahren, welcher es weder in dem wirklichen Leben bewahrheitet, noch auch nur räthlich findet, daß die Entſcheidung über wichtige ökonomiſche Fragen nur vom ökonomiſchen Geſichtspunkte aus erfolge. Und hier iſt ſelbſt das zuzugeben, daß, wie auf der einen Seite eine auch bis zur Verblendung energiſche Sympathie für die Ausdehnung einer vollen Freiheit der Privatthätigkeiten und der Privatconcurrenz im Gegenſatz zu jeglicher Thätigkeit der allgemeinen Staatsgewalt auf dem Gebiete der ökonomiſchen Fragen zu der Verbreitung der Privateiſenbahnen ſtark mitgewirkt hat, ſo auch auf der andern Seite ſelbſt das Mißtrauen und die Abneigung gegen die Wirkſamkeit der Privatthätigkeit auf einem allgemeinern Felde überhaupt, ſo wie der Wunſch, dasjenige, was das Land im Ganzen angehe, von Amtswegen beſorgt zu ſehen, zu Gunſten der Staatseiſenbahn an mancher wichtigen Stelle hat entſcheiden helfen. Aber wie gar albern iſt es, damit auskommen zu wollen! Schon der Umſtand, daß in Belgien und in ſo manchem deutſchen Staate die Mitwirkung der Landſtände eintreten mußte, ſpricht hinlänglich — wie denn freilich jeder Unbefangene wird eingeſtehen müſſen, daß die Verhandlungen und Beſchlußnahmen, welche z. B. in Baden, in Würtemberg, in Baiern über die Errichtung von Staatseiſenbahnen hervorgetreten ſind, zu den ſchönſten Denkmalen des Staatslebens in der verrufenen Zeit vor 1848 gehören. Doch wird man daneben in jedem Lande noch beſondere Wurzeln für den Staatsbau vorfinden, in Würtemberg den großen Domanialbeſitz des Staates, in Baden die Leichtigkeit in der Gewinnung der Anlagekoſten, in Hannover die Abneigung im Volke und bei der Regierung gegen das beherrſchende Vordrängen des beweglichen Beſitzthums u. ſ. w. Ganz unwahr iſt dagegen, was gewöhnlich vorangeſtellt zu werden pflegt: es habe in dieſen deutſchen Ländern an genügenden Privatmitteln gefehlt. Selbſt in Kurheſſen war in wenigen Tagen — ehe man das Pflichtenheft kannte — für die conceſſionirte Privatbahn gerade das Doppelte der nöthigen Summe gezeichnet. Wie ſehr man ſodann weiterhin nicht blos den ehrenhaften Willen, ſondern auch die Tüchtigkeit der belgiſchen Regierung in wirthſchaftlichen Dingen anzuerkennen bereit ſein mag, man muß ſich gleichwohl, und

zwar vor Allem die allgemeine Lage des Landes und die Stellung gerade auch der Regierung in demſelben vergegenwärtigen, als ſie 1833 mit ſo kühner Energie zur raſchen Herſtellung eines vollſtändigen Netzes von Staatseiſenbahnen vorſchritt. Man denke ſich nur die junge Dynaſtie in der jungen Nationalität, als ein Centrum von Provinzen, welche in Sitte und Sprache, im Allem gegenſeitig getrennt auseinander zu fallen drohten, ſobald der Allen gemeinſame Haß gegen Holland ſeine Bindekraft nicht mehr auszuüben brauchte, — da umklammert ſie Alle das eherne Netz der Eiſenſchienen zu einem in ſich zuſammen-, gegen außen hin abgeſchloſſenen Ganzen, mit einem Zuge knüpft die neue Regierung den Beginn und die Weiterentwicklung der neuen wirthſchaftlichen Aera des Landes an eine von ihr ausgehende That; ſie erwirbt ſich die Liebe der flandriſchen Provinzen zu Karl V. und die Verehrung der walloniſchen für Napoleon, indem ſie ausführt, woran dieſe gedacht hatten, die Verkehrsverbindung zwiſchen Rhein, Schelde und Maas. Und wer beſinnt ſich da nicht alſobald auf Oeſterreich, auf dieſen in der That „zuſammengeſetzten" großen Staatskörper, deſſen Regierung durch das Nothrecht der Selbſterhaltung gezwungen ſein mußte, die Stränge zu mehren und zu kräftigen, welche die nach Verſelbſtändigung auseinanderſtrebenden Theile mit dem gemeinſamen Mittelpunkte zuſammenhalten können. Nun auch die öſterreichiſche Regierung, gepreßt von finanziellen Bedrängniſſen, überließ anfänglich die Eiſenbahnen der Privatinduſtrie, aber bald begriff ſie die große Bedeutung derſelben und führte trotz allen Hemmniſſen mit großartiger Kühnheit und Thatkraft die großen Adern der Staatsbahnen aus von dem deutſchen Wien über das böhmiſche Prag nach der ſächſiſchen Landesgränze, von Wien an der Donau nach Trieſt am adriatiſchen Meere und der ganzen Länge nach durch das lombardiſch-venetianiſche Oeſterreich von Venedig am adriatiſchen Meere nach Como am Comerſee!

Nein, auch nicht die Staatsbahnen ſind überall demſelben — ſei es einem falſchen, ſei es einem richtigen — Rechenexempel über die beſte Art, das wirthſchaftliche Gemeinwohl des Landes zu fördern, entſprungen. Auch die Eiſenbahnen hängen, wie jede wirthſchaftliche Inſtitution — und jede wichtigere nur um ſo mehr — mit dem geſammten Staats- und Volksleben zuſammen: weil dieſes letztere überall nur in einer beſondern Geſtalt vorhanden iſt, konnte man nicht überall zu demſelben Reſultate der Erwägung gelangen, je nachdem man nun doch einmal an verſchiedene Ausgangspunkte anzuknüpfen, auf unterſchiedsvolle Ziele loszuſteuern hatte und losſteuern wollte. Freilich zeigt ſich derſelbe Unterſchied ja auch ſchon, wenn man allein die wirthſchaftlichen Grundlagen und

ttel der einzelnen Länder vergleichweiſe gegen einander hält. Bevor
: aber dieſem letzteren Umſtand noch beſondere Rechnung tragen, ſehen
: uns genöthigt, zunächſt auch einmal auf die Punktationen und Argu-
ntationen einzugehen, mit denen man von Anfang an bis auf den heu-
n Tag ſo oft dieſe Frage durchzurechnen geſucht hat, ohne daß eine
ſtreitenden Parteien einen Fußbreit Landes auf dem Territorium des
gners mit deſſen Zugeſtändniß hat vorrücken können.

Die Freunde der Privateiſenbahnen pflegen zu Gunſten ihrer Pro-
itionen insbeſondere folgende Sätze zuſammenzuſtellen:

Die Privatinduſtrie, welche, wo ſie frei und in freier Concurrenz
e Zielpunkte verfolgen kann, gerade alle wirthſchaftlichen Probleme
h zu Gunſten des Gemeinwohles am beſten löſ't, bewährt ſich insbe-
dere auch im Bau und Betrieb der Eiſenbahnen, indem der Eigenvor-
il, nach welchem die Privatunternehmer ſtreben, mit dem Vortheil des
blikums zuſammenfällt. Weil die Privatintereſſen immer beſſer, wie
des Staates vertreten und beſorgt werden, ſo ſind die Privateiſen-
nen mit einem richtigeren Takte für den Verkehr und nur nach dem
ße ſeiner Bedürfniſſe ausgewählt; ſchon die Voranſchläge ſind richtiger
binirt, der Bau wird raſcher und wohlfeiler ausgeführt. Ebenſo zei-
ſich in der ökonomiſcheren Verwaltung und in dem Betrieb über-
pt die guten Früchte jener rührigen Thätigkeit, welche die Verfolgung
Eigenintereſſen mit ſich bringt. Niemals fehlt die Aufmerkſamkeit
alle neuen Verbeſſerungen, die Bereitwilligkeit zu allen Vervollkomm-
gen. Daher werfen die Privateiſenbahnen eine größere Rente ab,
hrend gleichwohl auf ihnen das Publikum in jeder Beziehung beſſer —
orkommender, bequemer und wohlfeiler — bedient iſt. In Allem fin-
auch eine beſſere Kontrole Statt, während ſich die Staatsbehörden insbe-
dere eben nicht zur Leitung ſpeculativer Unternehmungen paſſen, durch
hemmendes Formenweſen überall gebunden ſind, im beſten Fall den
rchſchnittsanforderungen einer alltäglich gleichen Amtsthätigkeit nach-
men, leicht durch politiſche Einſeitigkeit in wirthſchaftlichen Dingen
irre leiten laſſen; auch wird durch Staatsbahnen wohl auch an un-
higer und unwillkommener Stelle eine Einrichtung aufgedrängt, welche
ndrein ganz unnöthigerweiſe zur Begründung oder Mehrung der
ıatsſchuld führen muß.

Von den Vertheidigern der Staatseiſenbahnen pflegt dagegen geltend
ıacht zu werden:

Die Eiſenbahnen ſind ihrer Natur nach nur eine vollkommnere Ver-
rsſtraße und Poſteinrichtung, ſie ſind deshalb in eminentem Sinne eine
ntliche, eine nationale Inſtitution, die ſowohl der Analogie wegen,

als auch gerade deshalb der allgemeinen Staatsgewalt übergeben werden ſoll, weil dieſe ihrem Weſen nach ohne Nebenrückſichten das Gemeinwohl allein am beſten fördert. Nur der Staat kann jede Spekulation auf eigenen Gewinn von ſich fern halten und lediglich das Intereſſe der Landesangehörigen im Auge behalten; er wird nicht blos die rentableren Linien in's Auge faſſen, ſondern das nothwendige vollſtändige Netz für ein ganzes Land in allen ſeinen Theilen; weil er die Zukunft im Auge behält, baut er ſolider; weil er keine Dividende erſtrebt, ſetzt er niedrigere Tarife an, weil die Verwaltung vor der Lockung ſelbſtſüchtiger Gewinnſte bewahrt iſt, leiſtet ſie redlichere Dienſte. Während die Eiſenbahnen ihrer Natur nach gar nicht zum Selbſtzweck, zu einem Gegenſtande der Privatſpeculation gemacht werden ſollen, ſind die Privateiſenbahnen ein unbedingtes und ungerechtes Monopol Einzelner zum Nachtheil aller Uebrigen; während man die Wege der Selbſtſucht gar nicht zu überſchauen und einzuſchränken vermag, geräth überall der Vortheil der Privatgeſellſchaften mit dem Gemeinwohl in Konflikt. Offenbar ſteht der Eiſenbahndienſt in engſter Verbindung mit dem Poſt-, Polizei- und Militairweſen, wie auch der Telegraphendienſt, der von der öffentlichen Verwaltung gar nicht getrennt werden kann; nur der Staat wird deshalb die wünſchenswerthen Vereinfachungen im Dienſt, Einklang in den Verwaltungszweigen, Uebereinſtimmung des Verfahrens mit den übrigen Staatsintereſſen herbeiführen können; es iſt allein von produktiven Ausgaben mit einem Warnrufe vor drückenden Staatsſchulden abzunehmen.

Man wird einen ziemlich genügenden Umriß der von der einen und von der andern Seite aufgeſtellten Argumente vor ſich haben, wenn man zu dem Vorſtehenden nur noch hinzunimmt, daß in mehreren Punkten auf jeder Seite gerade das Gegentheil von dem behauptet wird, was wir als eine Theſe der einen Seite hingeſtellt haben, und wenn man ſodann noch berückſichtigt, daß auch manche ganz allgemeine und namentlich auch politiſche Principien und Anſchauungen auf dem Gebiete dieſes Streites nur eingekleidet in eine ökonomiſche Umhüllung ſich geltend machen. So weiſ't man z. B. auf der einen Seite darauf hin, daß ſchon ohnedies die allgemeine Staatsgewalt in der bedrohlichen Entwicklung unſerer Zeit einen immer größeren Geſchäftskreis an ſich reiße oder mit einem ſolchen ſchier erdrückt werde und daß man mithin nichts, was die freien Privatthätigkeiten zu leiſten im Stande ſeien, dem Staate zuweiſen dürfe; es wird gewarnt vor der Begehrlichkeit des Fiskus, vor der auf techniſchem Gebiete ſo oft ſchlecht bewährten politiſchen Geſinnungstüchtigkeit, vor der allgegenwärtigen Büreaukratie u. ſ. w. Auf der andern Seite zeigt man auf das drohende Ungethüm der Bankokratie, der leichtſinnig ein neues

großes Feld überantwortet werde; man warnt vor dem „Staat im Staate," den die induſtrielle Geldmacht mit einer ſo wichtigen Handhabe zweifelsohne nur immer unerträglicher heranbilden werde; man will die Papierſchwindelei, das unſittliche Spiel der Agiotage vernichtet wiſſen u. ſ. w. Es iſt auf dieſem Wege, wie Jedermann weiß, ein allgemeiner befriedigendes Ziel nicht erreicht worden; wir werden uns ſchließlich überzeugen können, daß dieſes nicht zufällig, nicht einmal auffällig iſt. In dem wirklichen Leben entſtehen noch immer Staatseiſenbahnen und Privateiſenbahnen, und in vielen Ländern neben einander, nur daß offenbar die Staatseiſenbahnen im Vergleiche zur früheren Zeit mehr Terrain gewinnen.

Unſchwer überzeugt man ſich, wie wenig ſo manche unter den oben hervorgehobenen Theſen der ſtreitenden Parteien zu einem eigentlichen Beweis für die verfochtene Propoſition dienen können, da man den Einwand oder die Bekräftigung, die ſie enthalten, auf der gegneriſchen Seite als begründet aufnehmen kann, ohne deshalb die eigentliche Hauptſache aufgeben zu müſſen. So könnte z. B. ja auch auf einer Staatseiſenbahn der eigentliche Transportdienſt an Privatunternehmer in Akkord gegeben werden, unter bleibender Beaufſichtigung der Staatsbehörde, wie ja auch wohl Privatgeſellſchaften dieſen Service de Traction verpachtet haben.*) Man kann auch das Eigenintereſſe der Staatsverwaltungsbeamten durch Procentantheile von der Erſparung im Bau und Betrieb zugleich rege machen. Man kann dieſem Verwaltungszweig gegen die Regel eine freiere und raſchere Bewegungsfähigkeit ertheilen u. dgl. m. Andererſeits ſtehen offenbar viele ſchlimme Früchte, welche von der Verfolgung eigennütziger Motive auf den Privatbahnen zu befürchten wären, durch das Pflichtenheft der Geſellſchaft, durch das vorbehaltene Eingreifen des Staates in beſtimmten Fällen zu beſeitigen, wie das ja auch faſt überall wirklich geſchieht. Schon hiernach muß die Bedeutung der Alternative in dieſem Streite wenigſtens einigermaßen geringer erſcheinen, als ſie hingeſtellt wird. Von noch erheblicherem Belang erſcheinen aber dann die Fiktionen, von denen aus man hier und dort von vorn herein argumentirt. Die Freunde der Privateiſenbahnen raiſonniren gemeiniglich gegen eine als untauglich, tölpelhaft, nachläſſig und faſt bürgerfeindlich bewährte Staatsverwaltung mit einer von einem unerſättlichen Fiskus dirigirten Bureaukratie und für

*) So iſt neuerdings wirklich der Betrieb auf der Aranjuezbahn, einer ſpaniſchen Staatseiſenbahn, an einen Privaten (Salamanca) gegen einen Pachtſchilling von 1½ Millionen Realen abgegeben worden.

eine Art ökonomiſcher Engel von Privaten, die ihren Vortheil nur Hand in Hand mit dem Gemeinwohl gehen laſſen, immer wachſam und umſichtig auf die Förderungsmittel der Gemeinnützigkeit lauſchen, immer einen Kreis edelſter und klügſter Direktoren an die Spitze ſtellen, keinen Rechnungsfehler begehen können und auch zu allem Guten die Hand bieten, was vielleicht im Pflichtenheft nicht ſtipulirt wurde. Die Freunde der Staatseiſenbahnen kennen gewöhnlich nur wohlmeinende, das Gemeinbeſte immer vorab berückſichtigende Beamte, keinen Schlendrian des Gewohnheitsdienſtes, keinen Unverſtand im Amte; ſie reden nur von einem raſtloſen Geldhunger in dem Privatunternehmer, von einer Vergiftung der öffentlichen Moral durch die freie Concurrenz, von dem wucheriſchen Spiel der Agiotage in dem Papiergeldweſen. In der Wirklichkeit aber giebt es nun einmal gute und ſchlechte, techniſch kenntnißreiche und unausgebildete, eigennützige und gemeinſinnige Menſchen unter den Privaten wie unter den Staatsbeamten. Eben deshalb, weil es, wie z. B. in dem Schulweſen, wo noch mehr von den Lehrern, als von den Schulgeſetzen abhängt, auch in dem Eiſenbahnweſen nicht an gewaltigen Unterſchieden in den Perſönlichkeiten der Einzelnen, wie der Collectivganzen fehlt, welche bei jeder Art der Einrichtungen ihre großen Wirkungen hervorbringen, ſo darf es gar nicht befremden, wenn der Eine ſich aus Frankreich ſeine ganz richtigen Beweiſe etwa gegen eine Staatsbahn holt, die der andere in Belgien oder Deutſchland für dieſelbe hinſichtlich derſelben Streitpunkte findet, oder wenn dieſer die Schattenſeiten der Privatbahnen in Amerika zuſammenſtellt, während Jener ſie von Preußen aus mit rühmlichen Belegen überſchüttet. Zu welchem Ergebniß ſollen denn nur auch ganze Maſſen von richtigen ſtatiſtiſchen Belegen führen, wenn man ſich vorab nicht darüber verſtändigt, daß es nothwendigerweiſe entgegengeſetzte Belege geben muß, weil es zweifelsohne Regierungen und Privatgeſellſchaften mit ſehr verſchiedenen Geſichtspunkten und Mitteln giebt!

Ich nehme durchaus keinen Anſtand, bis zu einem gewiſſen Punkte hin in dieſelbe Kategorie auch Theſen zu verweiſen wie dieſe: die Privatunternehmer kalkuliren beſſer in ihren Entwürfen, ſie bauen raſcher und wohlfeiler, ſie verwalten ökonomiſcher und umſichtiger, ſie erzielen eine höhere Rente, ſie entſprechen den Bedürfniſſen des Verkehrs beſſer und billiger; oder der Staat baut ſolider, berückſichtigt in Allem entſchiedener das Gemeinwohl u. ſ. w. Denn nur bis auf eine gewiſſe Tragweite hin müſſen ſich wegen der Natur des Urſprungs im Allgemeinen auch hier die charakteriſtiſchen Ergebniſſe der auf den Eigenvortheil gerichteten Privatunternehmungen und andererſeits die eigenthümlichen Erſcheinungen herausſtellen, welche mit der Thätigkeit der Staatsbehörden verbunden zu

ſein pflegen. Dagegen reicht die Macht dieſes Urſprungs der Thätigkeiten im Allgemeinen durchaus nicht ſo weit, daß die ſtarke Wirkungskraft anderweitiger Faktoren, deren unterſchiedsvolles Auftreten auf anderem Fundament beruht, wie insbeſondere auf der Verſchiedenheit der menſchlichen Perſönlichkeiten, im Amtskleide, wie im Privatkleide ohne bedeutſame Folgen verbleiben könnte. Auch in der Thätigkeit für Geſchäfte des Eiſenbahnweſens wird der Privatunternehmer durch den Sporn des Eigenvortheils getrieben, der Staatsbeamte durch das Gefühl der Amtsehre und der Pflicht. Es iſt zuzugeſtehen, daß Jener, wenn er auch weniger Bedenken über die Geradheit der Wege erhebt, doch auch allgemeiner und heftiger die Mehrzahl der Menſchen anzutreiben pflegt, als Dieſer. Weiter aber auch nichts. Das Eigenintereſſe drängt den Privatunternehmer zum richtigen Kalkül in lebhafter Weiſe; er muß ſo genau wie möglich die Rentabilität der Bahn zu beſtimmen ſuchen, welche wohlgemerkt der Staat nicht einmal allein in Anſchlag bringen ſoll; er muß einen möglichſt ſichern Voranſchlag der Koſten des Unternehmens aufſtellen. Warum ſollte hier dem größeren Eifer, der geſpannteren Aufmerkſamkeit nicht das Richtigere durchſchnittlich gelingen? Freilich auch nur durchſchnittlich und ſo weit der Eifer reicht. Wie auffallend weit ſind die Voranſchläge ſelbſt der engliſchen Privatbahnen Liverpool-Mancheſter, London-Birmingham, Birmingham-Liverpool oder der franzöſiſchen St. Etienne-Lyon, Paris-Orleans, Paris-Rouen hinter den wirklichen Koſten zurückgeblieben, und haben nicht auch in Deutſchland, z. B. in Preußen, unter 22 Privatgeſellſchaften 15 während des Baues noch weitere Anleihen machen und Prioritätsaktien ausgeben müſſen? Um den Glauben an die allgemeine Sicherheit in der Vorausberechnung der Rentabilität von Privatbahnen zu beſeitigen, könnte man ein ſehr langes Regiſter von aufgegebenen Eiſenbahnprojekten zuſammenſtellen. Wir können uns indeſſen hier ſchon damit begnügen, auf unſere früheren Nachweiſe über die in der Wirklichkeit auch von ſo vielen Privatbahnen gegen alle Erwartung der Unternehmer erzielte geringe Rente zu verweiſen, und zwar von Bahnen, zu denen man nach voller Kenntniß der Verpflichtungen geſchritten iſt. Auf eben dieſe früheren Nachweiſe können wir uns zurückbeziehen, um zu erhärten, daß durchaus nicht immer die Privatbahnen wohlfeiler hergeſtellt ſind, wie die Staatsbahnen, wenn man denn einmal hier nur auf das bloße Reſultat ohne alle Berückſichtigung der beſonderen Verhältniſſe im Einzelnen blicken will. Im Großen freilich fällt der Durchſchnitt zu Gunſten der Privatbahnen aus, indem die Summe der Bedingungen, welche zu Gunſten des Staatsingenieurs wirken, auf der andern Seite mehr als ausgeglichen wird. Die Staatsbeamten werden

zwar eher geringer beſoldet, als die privaten Eiſenbahnbeamten, ſie können im Dienſte nicht für ſich die Erträgniſſe jener wohlbekannten Nebenſpekulationen erzielen, ſie haben mindeſtens eine gleiche Kenntniß der Landesverhältniſſe und haben in mancherlei Beziehung den Nachdruck der Staatsgewalt hinter ſich. Aber ſie werden auch nicht in erſter Linie auf das finanzielle Ergebniß blicken, ſondern vor Allem den dauernden, ſchul- und kunſtgerecht durchgeführten Bau ſich zum Ziele nehmen; ſie müſſen, während ſchon ſo manche vorgeſchriebene Formen im Geſchäftsgang mehr koſtſpielig als werthvoll ſind, namentlich auch auf die Gebäude der Bahnhöfe u. ſ. w. Ausgaben verwenden, welche der Privatunternehmer, der in Allem Erſparniß vorab erſtrebt, vermeidet. Man muß deshalb eigentlich ſagen, die Staatsingenieure und die Civilingenieure ſtellen mit einer Eiſenbahn gar nicht denſelben Bau hin, und die Einen wie die Anderen könnten obendrein noch wohlfeiler bauen. Denn auch den Privatgeſellſchaften werden oft eine Menge von Ausgaben in den Conceſſionen für Dinge aufgenöthigt, die ſie ſicherlich, hätten ſie freie Hand, durchaus unterlaſſen würden, weil ſie für den nächſten Zweck der Bahnen gleichgültig ſind. Aehnlich verhält es ſich mit den Betriebs- und Verwaltungskoſten, wo ſich in den beiderſeitigen Bahnverwaltungen analoge Triebkräfte geltend machen. Auch an dieſer Stelle ſpricht der Durchſchnitt, aber auch nur dieſer, für die Privatverwaltungen; manche einzelne Staatsbahn hat Größeres geleiſtet, als viele Privatbahnen. Mag im Uebrigen das Erſparte in die Taſche der Privatunternehmer fließen und dem Publikum nicht unmittelbar zu Gute kommen, ſo muß man gleichwohl auch dieſe Erſparung an einem nicht nothwendigen Verbrauch immerhin als einen Vortheil betrachten. Dagegen hat es die Erfahrung hinlänglich bekräftigt, und es wird nur da, wo man ſich dem Wahne hingiebt, daß die Verfolgung des Privatnutzens immer mit dem Vortheile des Publikums Hand in Hand gehe, mit allgemeinen Schlagwörtern beſtritten, daß der Staat ſich weit ſeltener berechtigte Vorwürfe gegen die Solidität des Baues hat zu Schulden kommen laſſen, wie die Privatunternehmer, welche auch über die Dauerhaftigkeit ein Rechnungsexempel aufſtellen können, und weiterhin, daß der Staat den niedrigeren Tarif theils wirklich aufſtellt, theils aufſtellen kann, weil für ihn der Geſichtspunkt, die höchſtmögliche Dividende zu erlangen, weder wirklich maßgebend iſt, noch maßgebend ſein kann. Es giebt eben, wie ſchon früher bemerkt wurde, eine ſehr beſtimmte Gränze, an welcher das Herabſetzen des Tarifes und die Steigerung der Reineinnahme für den Privatunternehmer unbedingt aufhört. Dieſe Gränze kann für das Publikum noch gar wohl den empfindlichſten Druck enthalten und dem Privatbetrieb ganz unbillige Vortheile zuwenden. Es wäre Thorheit, darüber noch ein Wort zu verlieren, nach-

dem in Frankreich und namentlich auch in England, wo man das Rechnungsexempel über die Compatibilität des Gemeinwohles und des Privatnutzens in der Herabsetzung der Tarife längst auswendig kann, der Staat sich zum Einschreiten gezwungen sah, nachdem sich die Stimme der öffentlichen Meinung als machtlos gegen das Streben nach dem Privatvortheil erwiesen hatte und nachdem man es in Deutschland so ziemlich allgemein den Regierungen nur Dank weiß, daß sie die Bestimmung der Tarifsätze nicht den Rechnungen jenes Wahnes unbedingt überlassen haben. Gerade in dem durchschnittlich niedrigeren Tarif der Regierungen — gegentheilige Fälle giebt es auch hier — liegt ein Grund, warum die Staatsbahnen durchschnittlich geringer rentiren; ein anderer liegt darin, daß die Privaten eben überall nur die rentableren Linien für sich auswählten und der Staat dann, wollte er das vollkommenste Communicationsmittel allgemeiner machen, das in den Landesverhältnissen natürlich gegebene Netz vervollständigen, die minder ergiebigen Strecken von sich aus durchführen mußte. Und hier ist ganz allgemein darauf aufmerksam zu machen, was so viele Heißsporne gegen die Staatseisenbahnen irrthümlich oder klüglich übersehen, daß durch die Privatunternehmer allein nimmermehr die Verbreitung und Verallgemeinerung der Eisenbahnen in Europa eingetreten wäre, deren wir uns mit Recht erfreuen. Man wird gleich auf England verweisen. Aber abgesehen davon, daß es auch in diesem Lande eine sehr große Anzahl von projektirten Eisenbahnen giebt, deren Nothwendigkeit und Nützlichkeit man vor dem Parlamente erhärtet hatte, ohne daß man nachher zum wirklichen Bau geschritten ist, sind die englischen Eisenbahnen auf einem Boden entstanden, wo ein großer Kapitalreichthum von einem großen Unternehmungsgeiste geleitet wurde, wo ein ganz immenser innerer Verkehr die Privatindustrien zu diesen Communicationsanstalten in einem Maße nöthigte, das anderwärts eben fehlt. Auch weiß man zudem hinlänglich, wie sehr sich die Aktionaire dort in ihren Erwartungen über die Rentabilität getäuscht gefunden haben, wie stark der Andrang der Kapitalien abnahm, wie sehr sie sich dagegen auf die Bauten des Festlandes warfen, wo sie indessen — was man hin und wieder gewiß leider übersieht, so stark es an den Tag tritt — eben jene Bahnen aufsuchen, welche das nationale Handelsinteresse Englands fördern, ohne daß sie auch für den continentalen Staat geradezu die beste Trace wäre. Auch in Amerika herrschen Conjunkturen, die anderwärts gänzlich fehlen; so auch die Beweggründe, welche die Grundeigenthümer antreiben müssen, selbst mit Aussicht auf eine direkte Einbuße zu bauen, wenn man ohnedies da noch von bloßen Privateisenbahnen reden will, wo die Staatsregierung zwei oder selbst drei Fünftel der Aktien zeichnet.

Auch in Deutschland hat es eine Eisenbahnbauwuth unter den Privatunternehmern gegeben, auch hier ist sie durchaus abgekühlt. Schon die würtembergische Regierung hat vergeblich lange auf die Kraftentfaltung der freien Konkurrenz gewartet; in Sachsen griffen die Privaten allerdings die rentableste Linie Leipzig-Dresden heraus, die übrigen aber überließen sie dem Staate; auch in Frankreich, wo doch die Kammern die Propositionen der Regierung für Staatseisenbahnen mit einem Hinweis auf die Macht der Privatindustrie zurückgewiesen hatten, mußte gar bald die Regierung mit Anleihen und Zinsgarantien zu Hülfe kommen; welchen Beweis für das Stocken der Unternehmungen enthält denn das klägliche Eisenbahngesetz vom 11. Juni 1842! Nach diesem Gesetze (welches z. B. für die Bahn Paris-Straßburg Anwendung fand) hatte der Staat den Unterbau, die Gesellschaft den Oberbau und die Betriebsmittel zu besorgen.

Schon aus dem Vorstehenden wird der unbefangene Leser Belege genug für die Thatsache haben, wie weithin gerade auch in ökonomischen Fragen die Entschiedenheit eines im Allgemeinen bestimmten Standpunktes zur Unwahrheit und Kurzsichtigkeit in den einzelnen Stellen der Diskussion führen kann. Wir würden indessen doch nur ein sehr unvollständiges Bild von der Debatte in natura geben, wenn wir nicht neben die Punkte, bei denen es sich nur um exakt konstatirbare Zahlen oder um ganz allgemein bekannte Grundwahrheiten handelt, auch einen Nachweis stellten über das Verhältniß, in welchem die Erfahrungen des wirklichen Lebens zu den doktrinären Schlagwörtern stehen, die hier auffälliger Weise auch der geschäftskundige Kaufmann, der doch so gern die doktrinäre Theoriesucht dem Gelehrten an den Kopf wirft, gar gern, wenn's paßt, in den Mund nimmt. Da mir der Raum es nicht anders gestattet, so will ich nur eine einzelne Devise von den beiderseitigen Feldsprüchen herausgreifen.

Für die Privateisenbahnen wird hervorgestellt: das Privatinteresse des Einzelnen weiß allein die besten Wege und Stege industrieller Unternehmungen aufzusuchen und zu ergreifen; es ist in der Oberleitung der Eisenbahnen kräftig vertreten; da wird genau kontrolirt und kann kein aus der Persönlichkeit der Beamten hervorgehender Uebelstand lange sich breit machen.

Was sagt zu diesem landläufigen Satze die Erfahrung der Wirklichkeit, das Leben selbst?

Das Eigeninteresse, welches den einzelnen Unternehmer in seinem eigenen Geschäft zur allbereiten Umsicht, zum Fleiß, überhaupt zur Anspannung aller Kräfte treibt, mindert sich — nothwendig gerade, weil es

weniger Eigenintereſſe bleibt — mit dem Zutritt jedes neuen Aſſocié. Wenn die Aſſociés zu Millionen wachſen, leuchten die Nebelträume der Socialiſten in die Augen; beſtehen ſie aus Tauſenden, wie bei Privateiſenbahnen, ſo beſteht jene Hebelkraft, die in dem Einzelgeſchäft den Privaten treibt, nur in einer ſehr abgeſchwächten Stärke; eine ſolche Geſellſchaft iſt eben nichts als ein kleiner Staat von Tauſenden ſtatt von Millionen. Verwalten ſie denn ſelbſt? Liegt der Betrieb wirklich in der Hand des Eigenthümers? Nein. Auch hier kommt, wie bei der Staatsbahn, Alles auf die Wahl des Direktoriums an. Wohl, man wird in der Privatbahn bedeutende Kapacitäten, hervorragende Autoritäten an die Spitze ſtellen; der Beſitz einiger Aktien ſteht an der Stelle anderer unbeſtreitbarer Pflichtbande des Staatsbeamten. Nicht blos das natürliche und ſelbſtverſtändliche Vertrauen, auch das Eigenintereſſe treibt die Aktionaire dazu, den Direktoren, die das Beſte verſtehen, freiere Hand zu laſſen. Schon deshalb wird auch jene Kontrole in der Wirklichkeit durchaus nicht mit auffälliger Schärfe gehandhabt. Und wer übt ſie obendrein überhaupt aus? Dem Wortlaut des Statuts nach bildet die Generalverſammlung der Aktionäre oder ein von ihr zu wählender Ausſchuß die oberſte und beaufſichtigende Behörde. Wer bildet aber dieſe Generalverſammlung in der Wirklichkeit? Eine verhältnißmäßig immer äußerſt kleine Zahl von Anweſenden, auf welche ſich die Vollmachten zuſammengehäuft haben. Kann es da noch Wunder nehmen, daß auch das Schlußreſultat der Berechnung ſo empfindlich getäuſcht hat! Welche Nachläſſigkeiten in der Verwaltung, welche miſerabeln und ungeheuren Betrügereien ſind trotz jenem Hebel und ſeinen Wirkungen auf Privateiſenbahnen in Frankreich, in Amerika, in England vorgekommen! Ja gerade auch England, wo die Hebel der Privatinduſtrie das Größte und Umfaſſendſte wirken, gerade es hat jene Hudſoniade erlebt. Die faſt unglaublichen und auf einer Staatsbahn rein unmöglichen Betrügereien Hudſons bewirkten in England einen wahren Sturm des Publikums auf die Herbeiführung einer geſetzlichen Kontrole des Staates. Während die Kurſe der Aktien ſelbſt ſolcher Bahnen raſch ſanken, die gar nicht der Hudſon'ſchen Verwaltung angehört hatten, gingen die Kapitalien lebhaft und nicht blos vorübergehend in die Staatspapiere über, auch wenn dieſe wirklich viel weniger rentirten. Bis zum November 1850 erhob ſich der Kurs der dreiprocentigen konſolidirten Staatsſchuldſcheine von 83 auf 98 Pf. St.! Aber in Deutſchland hat man ja doch ſo etwas nie erlebt? Nun, der Einwurf iſt da, wo es ſich nicht um die Geltendmachung nationaler Unterſchiede, ſondern um ein Rechnungsexempel über die Wirkungen des Privateigennutzes handelt, ohne alle Bedeutung. Indeſſen — bei aller Achtung vor der deutſchen Redlichkeit und der humaniſtiſcheren Färbung un-

ſerer Bildung ſei es geſagt — Spitzbuben giebt es doch überall, auch wiſſenſchaftlich oder techniſch routinirte Spitzbuben; das verkehrsbedürftige Publikum, wie der Aktionair thäte ſehr Unrecht, wenn ſie an dieſer Stelle ſich einer auf ſehr reellen Gründen beruhenden Anerkennung für die großen Dienſte entſchlagen wollten, welche die Conceſſionsbedingungen ſo mancher deutſchen Regierung geleiſtet haben, die keine Hudſoniade abgewartet hat.

Daneben wollen wir eine Probe von der Gegenſeite her ſtellen.

Man macht *gegen* die Privateiſenbahnen geltend: die Eiſenbahnen haben als eine Inſtitution für das Gemeinwohl nichts gemein mit jenen von den giftigen Trieben der Selbſtſucht allein geleiteten Vernichtungskämpfen der freien ökonomiſchen Privatthätigkeit; auch auf dieſem Gebiete führt die Firma der Privatkonkurrenz ſchließlich und thatſächlich zu einem Monopol, das dann ſo viel wie möglich das Publikum auszubeuten ſucht.

Es wäre ſchlimm, wenn die freien Privatthätigkeiten der Einzelnen und der Vereine nicht auch für das Gemeinwohl geſunde Früchte zu Tage förderten, und wenn man Alles, was das öffentliche Wohl nahe berührt, nur durch eine Organiſation und Leitung von Staatswegen zu erwarten hätte. Nie ſchließt der Mißbrauch den Gebrauch aus oder die falſche Anwendung eine richtige. Auch wo die Staatspolizei mit Allgewalt herrſcht, iſt doch das moderne Leben gerade in ſeinen wirthſchaftlichen Erſcheinungskreiſen an tauſend Stellen durchdrungen von geſunden Früchten der freien Privat- und Vereinsthätigkeit. Nicht dieſe, ſondern der Geiſt der Selbſtſucht in ihr oder eine falſche Ausdehnung derſelben iſt zu bekämpfen, gerade wie auch die Thätigkeit des Staates, wo ſie an ſich an ihrem Platze iſt, von den ſchlimmſten Zugaben überwuchert ſein kann. Von dem, was man eigentlich unter freier Konkurrenz der Privatinduſtrien verſteht, iſt zudem bei Privateiſenbahnen gar nichts zu erkennen, ſo oft man auch das Wort im Munde führt. Es konkurriren wohl einmal vorher mehrere Privatgeſellſchaften um die Conceſſion derſelben Bahnlinie; iſt dieſe aber einmal ertheilt, ſo wird entweder in der Conceſſion ſelbſt die Bedingung feſtgeſtellt, daß keine Konkurrenzbahn bewilligt werde, oder wo dies nicht geſchieht, iſt dieſe doch durchaus nicht zu erwarten. Die Privateiſenbahn konkurrirt wohl — gerade wie die Staatseiſenbahn — mit der Landſtraße, dem Kanal oder einem Fluſſe, auch wohl für die Vermittlung weit entfernter Verkehrspunkte mit einer ganz andern entfernten Linie, aber von Paralleleiſenbahnen, die neben einander aufgeführt werden, um die Preiſe einer einzigen Bahn durch Konkurrenz zu mäßigen, ſind nur ſo ausnahmsweiſe ein paar Beiſpiele vorgekommen, daß man von ihnen ganz abſehen kann. Wo ſie — wie einige Male in Amerika und England, in Frankreich (Paris, Ver-

ſailles) — vorkamen, hatten ſie nicht die Wirkungen der freien Konkurrenz, da gar bald eine Verſtändigung der konkurrirenden Geſellſchaften herbeigenöthigt wurde, ſondern ſie haben nur ein grandioſes Zeugniß geliefert, bis wie weit hin die freien Triebe der Selbſtſucht mit dem Intereſſe des Publikums in Konflikt gerathen können. So kommt man alſo bezüglich der Privateiſenbahnen aus dem Regen unter die Traufe, von den Schäden der freien Konkurrenz zu dem Unheil des geſetzlichen oder thatſächlichen Monopols? Auch dieſes gebräuchlichſte aller Schlagwörter ſteht hier theils an ſich an einer falſchen Stelle, theils verliert es mehr und mehr alle Bedeutung. Anſtalten, welche, wie die Eiſenbahnen, ununterbrochen dem gemeinſamen Bedürfniß Aller dienen müſſen, ſtehen in einer ſehr merklichen Weiſe unter dem Banne der öffentlichen Meinung des Publikums, wie der moraliſchen Einwirkung der allgemeinen Staatsgewalt, auch wo Privatunternehmer volle Freiheit für die Feſtſetzung der Tarife u. ſ. w. haben ſollten. Wo man ihnen dieſe Freiheit in gutem Zutrauen nicht beſchränkte und dann doch eine exorbitante Verfolgung eigennütziger Wege eintrat, iſt die geſetzgebende Gewalt hemmend eingeſchritten. Auch in England erließ das Parlament ein Geſetz, daß auf allen Bahnen eine Wagenklaſſe mit einem beſtimmten niedrigen Tarife eingeführt werden müſſe, ließ das Oberaufſichtsrecht des Staates praktiſch werden u. ſ. w. Insbeſondere auch in Deutſchland haben die Regierungen nicht gezögert, gegen nachträglich hervorgetretene Auswüchſe des Privateiſenbahnweſens mit einer wohlthätigen Geſetzgebung einzuſchreiten. So die preußiſchen Geſetze über Aktiengeſellſchaften vom 3. November 1838 und vom 9. November 1843, die öſterreichiſche Verordnung vom 16. Nov. 1851, „mit welcher eine Eiſenbahnbetriebsordnung für alle Kronländer erlaſſen wird“ u. ſ. w., worin nicht blos die Tarife zu Gunſten des Publikums in Betracht gezogen werden, ſondern — abgeſehen von vielem Anderen — namentlich auch die Sicherung der Reiſenden gegen jenen Leichtſinn der Privatbetriebsverwaltungen vorſorglich bedacht wird, welcher in Nordamerika und England ſo traurige Unglücksfälle herbeiführen konnte. Hat doch eben deshalb noch im Frühling dieſes Jahres die würtembergiſche Regierung ſich zu einer ganz detaillirten Verfügung „in Beziehung auf die bei Herſtellung, Aufſtellung und dem Gebrauch von Dampfkeſſeln zu beobachtenden Sicherheitsmaßregeln“ herbeigelaſſen. Sodann aber muß ja jede Geſellſchaft von vorn herein die hoheitliche Conceſſion des Staates nachſuchen, womit ihr nicht ein Gewerbsmonopol, ſondern nur Sonderrechte ertheilt werden ſollen, deren Ausübung der Staat an ſie abtritt, und weil er dieſelbe Leiſtung vollbracht ſehen will, wie er ſelbſt ſie dargeboten haben würde, ſo werden die Pflichten der Geſellſchaft und die Machtbefugniſſe des Staates in Bezug auf die Ausübung jener

Rechte in dem Pflichtenheft festgestellt. Der erste Blick in diese Pflichtenhefte, wie sie insbesondere auch in den deutschen Staaten von 1836 an überall bei der Concession von Privatbahnen aufgestellt werden, kann jeden Unbefangenen überzeugen, wie wenig von der rücksichtslosen Ausbeutung eines thatsächlichen Monopols die Rede sein kann, und daß es die Staatsregierungen gar wohl verstanden haben, auch allen etwaigen Konflikten mit dem Polizei- oder Militairwesen genügend vorzubeugen.

Mit dieser Probe über die thatsächliche Bedeutung so vieler Sätze schreckbaren Klanges wollen wir uns begnügen. Aber zu welchem Schlußresultat führt uns denn diese Würdigung der Streitfrage?

Es läßt sich leicht zusammenstellen und wir brauchen dabei nur Einiges noch den vorstehenden Ausführungen ergänzend hinzuzufügen.

Man kann ganz besonders in ökonomischen Fragen nicht laut und wiederholt genug vor jenem Unverstand warnen, welcher, weil in einem Streite eine richtige Grundanschauung oder manches Gesunde im Einzelnen vertheidigt wird, auf der gegnerischen Seite nur Schlimmes und Falsches findet, und statt sich nachdenklich in die starke Seite der gegnerischen Position zu versenken, nur immer auf Widerlegung sinnt; das „Entweder-Oder," was auch eine beschränkte Energie in den Mund nehmen kann, verleiht dann die Glorie der Konsequenz. Sollte in der vorliegenden Frage nicht gerade der Umstand, daß so viele gedankenkräftige Einzelne und daneben ganze Massen für und gegen Privateisenbahnen, wie Staatseisenbahnen mit Gründen und Thaten Partei genommen haben, von vorn herein darauf hinweisen, daß es wohl auf beiden Seiten gerade auch vom Gesichtspunkte der Gemeinwohlfahrt aus Gutes zu vertheidigen und Schwaches oder Krankhaftes anzugreifen giebt, so daß es sich möglicherweise zuletzt wohl auch noch um eine Alternative, aber nicht um eine zwischen Gutem und Schlechtem, sondern nur zwischen Gutem und Besserem handeln werde?

Sollte die Thatsache, daß wir zuerst in großen Massen die Privateisenbahnen auftreten sehen, hernach aber auch Staatseisenbahnen und so, daß sie offenbar an Boden vergleichweise gewinnen, wirklich nur so zu erklären sein, daß man erst auf schlechtem Wege gewandelt und erst später zur guten Einsicht gekommen sei? oder liegt vielleicht gerade in dieser Zeitfolge eine ganz naturgemäße Entwicklung, die möglicherweise zugleich eine Aussicht in die fernere Zukunft eröffnet?

Sollte der Umstand, daß wir beide Arten von Bahnen neben einander bestehen und dem Verkehr Dienste leisten sehen, uns in Erwägung des sittlichen Berufes, dem der Nationalökonom seine Kraft weiht, zum energischen Kampf für die eine und gegen die andere antreiben? oder gehört vielleicht gerade dieses Nebeneinanderbestehen auch zu jenen gesetzmä-

ßigen Entwicklungsproceſſen der wirthſchaftlichen Welt, deren geſunden Gang wir alsbald erkennen, wenn wir als Schüler der Weisheit des geſchichtlichen Lebens lauſchen, ſtatt es nach einer abſtrakten Doktrin zu meiſtern?

Sollte die Thatſache, daß wir auch jetzt noch in dieſem Lande die Privateiſenbahnen das ganze oder das größere Terrain einnehmen oder behaupten ſehen, während in jenem die Staatseiſenbahn immer mehr Boden gewinnt, uns die auffällige Notiz zuwerfen, daß man hier klug und gut, dort dumm und übel verfährt? oder iſt dieſe Verſchiedenheit ſelbſt nur das ganz natürliche Ergebniß einer überhaupt vorhandenen Verſchiedenheit in den ganz allgemeinen Lebensbedingungen der einzelnen Völker?

Unſere ganze vorhergehende Ausführung giebt die Anhaltpunkte, warum wir mit Entſchiedenheit die erſte Hälfte in dieſen Frageſätzen verneinen und die zweite bejahen. Insbeſondere ſind zahlreiche Belege geliefert worden, daß es mit den Staatseiſenbahnen und mit den Privateiſenbahnen, wie ſie beſtehen, nicht nur ſich ſo wie mit allen praktiſchen Inſtitutionen verhält, denen immer Manches mangelt, was die theoretiſche Einſicht als das Richtige und Beſte bezeichnet, ſondern daß wirklich auch auf beiden Seiten ſowohl Gutes als Uebles bei einem Vergleiche nachzuweiſen ſteht, und daß man mithin wohl Beides gegen einander abzuwägen, nicht aber das Eine oder das Andere allein zu bekräftigen und abzuleugnen hat. Daß die Privateiſenbahnen vorangeſchritten ſind, und zwar durch Privatunternehmungen, die viel umfangreicher, als die ſpäter aufgetretenen mit Sonderrechten ausgeſtattet waren, iſt das natürliche Ergebniß eines bis jetzt überall in der Geſchichte bewahrheiteten Entwicklungsgeſetzes, wonach von monopoliſirten, durch die Ausſicht auf großen Gewinn für die große Arbeit und das ſtarke Riſiko in ganz neuen Unternehmungen ermuthigten und geſtählten Privatkräften auf wirthſchaftlichem Gebiete der Dienſt der Sappeure für die Kolonnen des großen Heeres, der Squatter für die Reihen der nachrückenden Koloniſten geleiſtet wurde, bis ſie durch die Macht der gewöhnlichen Kräfte erſetzt werden konnten und eben deshalb auch der Rechtstitel erloſch, den die Rückſicht auf das Gemeinwohl ausgeſtellt hatte. Und wer nicht blos ein Freund der Staatseiſenbahnen, ſondern auch ein Freund der Eiſenbahnen überhaupt iſt, ſollte nimmer in Abrede ſtellen, daß wir ohne die Privateiſenbahnen, ich will nicht ſagen, noch gar keine Eiſenbahnen haben würden, ſicherlich aber uns nur einer um Vieles geringeren Strecke von Schienenwegen erfreuen würden, als welche gegenwärtig nach Abzug der Privateiſenbahnen verbleiben würde. Wie ſehr wir ſodann es entſchieden in Abrede ſtellten, daß man von einer Konkurrenz der Privateiſenbahnen in dem gewöhnlichen Sinne des Wortes Konkurrenz reden könne, ſo beſteht dagegen unleugbar eine Konkurrenz der Staatseiſenbahnen

und der Privateiſenbahnen vor dem vergleichenden Urtheil der öffentlichen Meinung, welche nicht nur an ſich und auf jedem einmal erreichten Stande in der Beſchaffenheit dieſes Transportmittels ungemein ſtark zu Gunſten des Verkehrs wirken mußte, ſondern auch die Quelle jener rivaliſirenden Beſtrebungen wurde, denen wir insbeſondere auch den techniſchen Fortſchritt ebenſowohl, wie den Eifer, das möglichſt große Gute dem Verkehre zu leiſten, verdanken. Das Nebeneinanderbeſtehen der Privatbahnen und der Staatsbahnen iſt ſo wenig ein Uebel, daß wir ihm vielmehr weit entſchiedener, als irgend einem andern Umſtande ſelbſt die gute Frucht verdanken, daß auf keiner Seite die mit der Natur ſolcher Staatsanſtalten, wie ſolcher Privatunternehmungen an ſich zuſammenhängenden Mißſtände und Schäden in der zu erwartenden Stärke und Ausdehnung haben hervortreten ſehen. Es hat auf den Privateiſenbahnen der Eigennutz ſich dämpfen müſſen und den unergründlichen Rückhalt für übertriebene Berechnungen verloren, und auf den Staatseiſenbahnen konnte die Heilighaltung der Beamteneinſicht und das Phlegma des Pflichtdienſtes nach dem überkommenen Reglement keinen Raum gewinnen. Und glaube man doch ja nicht, daß die territoriale Verbreitung beider Arten von Bahnen blos das Ergebniß einer zufälligen Klugheit oder Dummheit, oder der Chance zeitweilig rivaliſirender Kraftanſtrengungen ſei. Man wird vielmehr leicht im Großen und Allgemeinen den naturgemäßen Standort jener erkennen. Wo nach Geſetz und Erfahrung die allgemeine Staatsgewalt für die Löſung auch der größten wirthſchaftlichen Probleme, an denen das Gemeinwohl lebhaft betheiligt iſt, das Feld der privaten und Vereins-Induſtrie frei zu überlaſſen gewohnt iſt und ſtarke und tüchtige Privatinduſtriekräfte überall bereit ſind, Hand an's Werk zu legen, — wie in Nordamerika, in England, in der Schweiz, — da iſt ſicherlich die Privateiſenbahn eben ſo natürlich aus den allgemeinſten Lebensbedingungen erwachſen, als wie wir daſſelbe für die Staatseiſenbahn z. B. in Belgien oder Oeſterreich ſchon früher geltend machten. In Deutſchland, wo neben ſtarken Regierungen eine tüchtige Privatinduſtrie immer thatkräftiger ſich bewährt und wo man mit ſehr vereinzelten Ausnahmen von den Eiſenbahnen her weder über die Vielbegehrlichkeit des Fiskus, noch über die Unerſättlichkeit und Trugſucht der Geldmenſchen zu beklagen Veranlaſſung gefunden hat, haben die Privatkräfte und die Staatsregierungen zugleich eine energiſche Aktion an den Tag gelegt. Die Geſchichte der franzöſiſchen Privat- und Staatseiſenbahnen iſt eine Geſchichte Frankreichs unter Louis Philipp und Louis Napoleon im Kleinen. Die Juliregierung zeigt 1837 und 1838 einen guten Willen und Einſicht — aber mit Schwäche. Die Kammern rufen die weltbeglückenden Principien auf die Tribüne und votiren im Hinblick auf gute Geſchäfte. Dann kommt der

Geldhunger, die Schwindelei, die Hazardſucht der hohen Bourgeoiſie mit ihrer Impotenz auf dem Felde der Arbeit zu Tage und der Staat kommt in immer kläglicherer Weiſe dem laufenden Geſchäftsjammer zu Hülfe. Louis Napoleon ſpielt auch in der Eiſenbahnfrage gegen die Bankokratie erſt mit den arrières pensées eines ſocialiſtiſchen Louis XIV.; dann ſtehen beide Mächte auf dem Fuße des bewaffneten Friedens; dann bringt das ſtarke Bedürfniß die herzliche Verſöhnung zu Stande. Der demokratiſche Kaiſer gewinnt die Arbeiter, denen er Lohn verſchafft, gewinnt die Börſe, indem er die Bande zwiſchen Staat und Eiſenbahn abwickelt, gewinnt Geld für dies Geſchäft. Es fehlt ſchließlich nicht die eiſerne Stirne des Moniteurs, in welchem, obwohl gerade die kaiſerliche Regierung auch die Staatsrechte auf die Eiſenbahnen an Private fort und fort abtritt, das Publikum (Januar 1853) vor den verläumderiſchen Gerüchten über die Verſchmelzung der großen Privat-Eiſenbahnverwaltungen mit der Verſicherung gewarnt wird, daß die Regierung ſo etwas im Intereſſe des Publikums nie zulaſſen werde.

Bei aller Unbefangenheit und Bereitwilligkeit indeſſen, mit welcher man das Gute in jeder Art von Eiſenbahnen, wie ſelbſt das Gute anerkennen mag, welches aus ihrem Nebeneinanderbeſtehen hervorgeht, und trotz der naturgemäßen Entſtehung beider Arten aus den allgemeinen Lebensbedingungen der verſchiedenen Länder wird man doch die Ueberzeugung gewinnen von einer bevorſtehenden Entwicklung in dieſem Verhältniß der Art, daß im Verlaufe der Zeit, die freilich nicht, ſo wenig wie das in dem Poſtweſen der Fall geweſen iſt, nach ein paar Jahren oder Jahrzehnten bemeſſen werden kann, die Privateiſenbahnen in Staatseiſenbahnen ſich umwandeln werden. Ich will ſelbſt nicht unterlaſſen, darauf hinzuweiſen, wie ſehr verſchieden das Reſſort der Staatsverwaltungen in den einzelnen Ländern iſt, wie ſehr groß der Unterſchied iſt, in welchem ſie ſich ſogar an ſo allgemeinen Dingen, wie am Schulweſen, an der Kirche u. ſ. w., betheiligen, ſo daß ſich gerade auch mit Rückſicht auf dieſe Verſchiedenheit hier die Staatsbahn und dort die Privatbahn ganz natürlich eingeſtellt hat. Ja, es könnte ſelbſt in Staaten, wo der Geſchäftskreis der Staatsregierung ſehr groß iſt, als ein werthvolles Ergebniß der Privateiſenbahnen erſcheinen, daß auch Private im Dienſte für ein großartiges öffentliches Intereſſe eine große Thatkraft ſich ſtählen, — dennoch wird dieſe Entwicklung nicht ausbleiben. Offenbar iſt die allgemeine Grundanſchauung über das Weſen der Eiſenbahn, als einer nationalen Inſtitution zur Verkehrserleichterung des Volkes, deren Wichtigkeit die Verfolgung jedes anderen Nebenzweckes ausſchließt, wie ſie die Vertheidiger der Staatseiſenbahn zum Ausgangspunkt ihrer Begründung nehmen, die richtigere. Offenbar kann es durchaus nicht in Ab-

rede gestellt werden, daß die Privatunternehmer, indem auch sie diesem Zweck dienen, doch daneben ihren Privatvortheil wenn auch nicht zunächst oder gar allein in's Auge fassen, so doch mindestens auf gleiche Linie stellen. Bei Institutionen aber von einer solchen Bedeutung, deren Benutzung tagtäglich allgemeiner wird, so daß sie so zu sagen in die Reihe der nothwendigen Befriedigungsmittel allgemeiner Bedürfnisse eintreten und von denen man mehr und mehr nicht blos die direkten, sondern auch die indirekten Dienstleistungen mit Staunen wahrnimmt, — bei solchen Institutionen wird nothwendig im Verlaufe der Zeit das öffentliche und allgemeine Bedürfniß auf die Ausschließung jedes Gedenkens und jeder Handhabe zur Verfolgung eines andern Zweckes drängen, als des einen: mit dem unbedingt nothwendigen Kostenaufwand dem allgemeinen Bedürfniß zu dienen. Man wird Alles fern zu halten suchen, was die Eisenbahn unter den Gesichtspunkt eines Selbstzweckes, eines Gegenstandes der Privatspekulation, stellt. Man wird sich gegen eine Dividende des Eisenbahnbetriebs erheben, wie man es für den Bau unerträglich finden wird, daß nur die Hoffnung auf Gewinn oder auch nur die Gewißheit über den Ersatz aller Kosten entscheide, gerade so wie man ja auch, zufrieden, wenn durch Zölle die Unterhaltungskosten gedeckt wurden, auf eine Rente von Landstraßen und Brücken zu verzichten für gut befunden hat, geschweige denn, daß man die Rückerstattung der Anlagekosten verlangt hätte. Die Staatsverwaltung wird so gut, wie in der Errichtung und Erhaltung der Landstraßen, die Kraftwirkungen der Privatindustrie nicht vermissen lassen, weil sie, gerade wie bei den Landstraßen, den Ansprüchen der öffentlichen Meinung über die Unverträglichkeit eines besonderen Gewinns gerecht werden kann und sogar auch der Trieb der Eigeninteressen in sie selbst kommt, sobald die indirekten Wirkungen der Eisenbahnen für den Staat und seine Finanzen klar herausgestellt sind. Aber, wird man uns sagen, wo bleibt denn die Berücksichtigung jenes Hinweises auf das verschiedene Ressort der allgemeinen Staatsgewalten in den einzelnen Ländern, der sich ja doch sogar auf Kirche und Schule bezog? Ist denn das nicht gerade das Kreuz und die Plage der Nationalökonomen, wie der Staatsregierungen, daß die Gränze nicht aufzufinden ist, wo auch in dem Staate, der den Privatkräften das Meiste überläßt, unbedingt die Staatsleistung zu beginnen, die Privatleistung aufzuhören hat? Diese Gränze ist, wie ich meine, zu bestimmen, und zwar ganz genau. Sie steht im weitesten Wurfe da, wo die fakultative Benutzung der Leistung von Seiten des Publikums aufhört und die nothwendige und unumgängliche an ihre Stelle tritt. Mag z. B. im Volksschulwesen die Privatthätigkeit noch so Umfassendes und Tüchtiges leisten, mag sie selbst ohne alle Staatsschulen allein wirksam sein, das Ein-

greifen des Staats wird unumgänglich, ſobald ein geſetzlicher Zwang für den Schulbeſuch feſtgeſtellt wird. Der Staat muß dann Garantie leiſten, daß normale und geſunde Leiſtungen dargeboten ſind; es müſſen dann Staatsanſtalten dieſelbe Aufgabe zu löſen ſuchen, welche die Privatſchulen beſorgten, oder dieſe bleiben bei der allſeitigen Ueberwachung und eingreifenden Regulirung von Seiten des Staates nur dem Namen nach Privatſchulen. Es verhält ſich mit den Eiſenbahnen gerade ſo, nur daß hier in keiner Weiſe von einem Nebeneinanderbeſtehen von Privat- und Staatsunternehmungen zur Löſung derſelben Aufgabe die Rede ſein kann. Je mehr die Benutzung der Eiſenbahn thatſächlich zu einer ganz allgemeinen Nothwendigkeit wird, um ſo mehr muß der Staat die alleinige Berückſichtigung der öffentlichen Intereſſen durch ſein Einſchreiten zum oberſten Maßſtab dieſer Anſtalten zu machen ſuchen. Er wird entweder mit einem Male die Privatunternehmung in eine Staatsanſtalt umwandeln, — welchem Falle überall in den Conceſſionsbedingungen genugſam die Möglichkeit erhalten iſt, — oder die Umwandlung wird allmälig vor ſich gehen, indem die Staatsregierung ſo vielfältig und durchgreifend geſetzlich einwirkt, daß einestheils die Privatunternehmung jeder Reiz ſchließlich entzogen iſt, anderntheils aber ſie nur nominell noch vorhanden iſt und nur als eine eigenthümliche Staatsanſtalt neben den gewöhnlichen Staatsverwaltungszweigen daſteht. Die Sache unbefangen beurtheilt, können wir das Geſtändniß nicht zurückhalten, daß wir bereits mitten in dieſer Entwicklung ſtehen, und nicht blos deshalb, weil die Menge der Staatsbahnen ſtark zunimmt. Schon jetzt ſind die meiſten Privateiſenbahnen keineswegs monopoliſirte Gewerbsunternehmungen von Privaten, ſondern ſtellen ſich als ein neues, dem modernen Volksleben eigenthümliches Arrangement zur Durchführung von Staatszwecken unter Oberleitung der Staatsbehörde dar, die ſich bereits ſogar an vielen Orten einen gewiſſen Ueberſchuß der finanziellen Erträgniſſe in die Staatskaſſe abliefern läßt. Es iſt eben auch jene Nothwendigkeit, welche alle fakultative Wahl in der Benutzung der Eiſenbahnen, wo ſie beſtehen, ausſchließt, im beſten Zuge, ſich dem allgemeinſten Verſtändniß aufzunöthigen, da man weder für den Gütertransport an eine andere Beförderungsart denken kann und im Perſonentransport nicht nur alle anderweitige Konkurrenz aufgehört hat, ſondern auch ſelbſt der Handwerksburſche, ſofern er nicht unterwegs zugleich das Gewerbe des Bettlers betreibt, über größere Entfernungen durch ſeine eigenen Füße nicht ſo wohlfeil hinweggetragen wird, als durch die Eiſenbahn.

Nach der Erörterung dieſer Hauptfrage zur Beurtheilung des Verhältniſſes der allgemeinen Staatsgewalten zu den neuen Verkehrsmitteln verbleibt uns noch übrig, dem Leſer wenigſtens in Kürze einige

anderweitige Betheiligungsweisen des Staates an den Privateisenbahnen

vorzuführen. Auch hier wird sich uns alsbald gar mancher Beleg darbieten, wie wenig die Privateisenbahnen fast überall von vorn herein der Art angelegt sind, daß sie den Charakter reiner Privatunternehmungen erkennen lassen, selbst wenn man ganz davon absieht, daß schon die überall nothwendige Ausübung der Staatshoheitsrechte in dem Erlaß eines Expropriationsgesetzes zu Gunsten der Privateisenbahnen die öffentliche Anerkennung einer berechtigten und zugestandenen Geltendmachung von Gesichtspunkten der eigentlichen Privatspekulation geradezu unmöglich gemacht. Eben darauf weisen die Voruntersuchungen, die Zollbegünstigungen u. s. w. hin, welche der Staat so oft auch für das Zustandekommen von Privatbahnen hat eintreten lassen. Doch haben auch dergleichen Subventionen nicht hingereicht, um Privateisenbahnen überall da in's Leben zu rufen, wo sie räthlich oder erwünscht erschienen. Wie man wegen der jeweilig besonderen Lebensbedingungen eines einzelnen Staates keinen überall gültigen Beweis z. B. zu Gunsten des Privatvolksschulwesens oder der konsequenten Freiheitsprincipien damit allein geliefert hat, daß man zeigt, wie irgend ein einzelner Staat mit einer ganz besonderen Kraftgestaltung der Individuen, mit einer singulären Begabung des Territoriums auf einer bestimmten Stufe der Ausbildung in der Gewerbs- und Handelsthätigkeit, mit einer speciellen Ausrüstung der Kapitalkräfte u. s. w. sich gut dabei befindet, so hat sich auch die Erwartung getäuscht gesehen, daß deshalb, weil etwa in England ein durchgeführt vollständiges Netz von Privateisenbahnen in zweifelloser Entwicklung begriffen war, dieselbe Erscheinung auch in allen anderen Staaten nothwendig eintreten werde. Nachdem aber sogar in England die Erwartungen auf eine hohe Rente von den in den Privateisenbahnen angelegten Kapitalien empfindlich getäuscht war und die öffentliche Meinung, wie die Staatsregierungen in anderen Ländern gleichwohl das neue Verkehrsmittel einbürgern oder ausdehnen und erweitern wollten, so mußte man, sofern die Privatunternehmungen unter den gewöhnlichen Bedingungen ausblieben, überall da zu neuen Unterstützungsmitteln greifen, wo man Staatsbahnen überhaupt nicht bauen wollte oder wegen finanziellen Druckes nicht bauen konnte. Oefter fand sich eine Regierung wohl nur deshalb von einem umfassenderen Entschlusse abgezogen, daß Privatunternehmungen bereits die rentablesten Linien occupirt hatten, und während die Durchführung eines vollständigen Netzes im Interesse des Gesammtlandes von ihnen nicht zu erwarten stand, konnte doch auch der Staat keinenfalls mehr eine Ausgleichung zwischen

Gewinnſten von den rentableren Linien mit Verluſten von den ſchlechteren ſo auszugleichen ſuchen, wie man das z. B. in einzelnen Poſtcurſen bewährt und annehmbar hatte finden können.

Wäre hiermit blos eine Schilderung oder eine Erklärung gegeben und nicht zugleich auch ein gewiſſer Zwang der Situation erkennbar gemacht, ſo würde man es gleich befremdlich finden, warum man überſehen habe, daß in Unternehmungen von bedeutendem Umfang die größte Einfachheit und Klarheit der Sachlage immer die beſten Erfolge verſpricht und warum man nicht von vorn herein mißlicher Früchte aus zwitterhaften Verbindungen in der Anlage und Ausführung ſich verſichert gehalten. Um ſo weniger wird es dagegen auffallen, daß gerade die einfachſte Art unter den Unterſtützungsweiſen des Staates am entſchiedenſten und nachhaltigſten durchgeſchlagen hat, gleichviel ob ſie gerade ſich mit den allgemeinen Landesintereſſen beſſer vertrug, als eine andere.

Die Staatsregierungen haben Privateiſenbahnen einmal ſo zu fördern geſucht, daß ſie den Privatgeſellſchaften verzinsliche Darlehen machten. Dieſe — beſonders in Frankreich vorgekommene — Weiſe hat nicht nur ihren Zweck nicht erreicht, ſondern mußte ihm ſogar geradezu entgegenarbeiten. Denn es fehlte nicht an Kapitalkräften, ſondern am Vertrauen auf eine ergiebige Rente bei ſolchen Bahnen. Dieſes Vertrauen aber wurde in den Augen der Kapitaliſten nicht nur ſchon dadurch noch geſchwächt, daß ein ſolches Staatsdarlehen überhaupt mangelnde Privatkapitalien zu erſetzen beſtimmt war, ſondern die Privatunternehmung hatte dann ja auch jedenfalls vorab von dem unſicheren Reinertrag eine ſichere Zinsſchuld abzutragen, die jenen, der eben von vorn herein als klein erwartet wurde, gänzlich verſchlingen konnte. Dagegen hat eine Geſammtſumme von Aktienkapitalien doch daſſelbe Loos zu theilen und wird keinenfalls dem einen Theil eine etwaige kleine Rente noch verkümmern können. Namentlich die franzöſiſche Regierung kam deshalb nach manchen anderen Verſuchen ſchließlich zu einer anderen Unterſtützungsweiſe, nämlich dahin, daß ſie die Ausführung eines Theiles vom Bau (beſonders des Unterbaues) übernahm und im Uebrigen die Privatgeſellſchaft gewähren ließ. Mit dieſem Geſchenke, über deſſen Natur ſo wenig wie über ein anderes einfaches Geſchenk etwas zu erklären iſt, hatte ſie aber nur eine ſtets ſteigende Begehrlichkeit der Privatgeſellſchaften wach gerufen, welche kein Bedenken trugen, die Regierung, weil ſie zur Vollendung einer ſtockenden Unternehmung beigetragen, als engagirt für die Befriedigung ihrer Wünſche und Forderungen anzuſehen. Eine andere Unterſtützung beſteht darin, daß der Staat einen natürlich erheblichen Theil der Aktien zeichnet, und zwar ſo,

daß er dabei ganz in die Stellung und Rechte der Privataktionäre eintritt. Daß damit die Staatsregierung einigermaßen aus ihrer gewöhnlichen Stellung heraustritt, liegt auf der Hand. Eben deshalb konnte dieſe Art, in welcher beſonders auch Gemeindebehörden ſich oft bei Privateiſenbahnen betheiligt haben, da am meiſten Eingang finden, wo die Staatsregierung eine Art Mittelſtellung unter einer noch höheren Gewalt einnahm. Wirklich iſt ſie nicht nur bei den Staatenregierungen der nordamerikaniſchen Union ſehr gebräuchlich geweſen, ſondern gegenwärtig auch von den Kantonsregierungen der ſchweizeriſchen Eidgenoſſenſchaft in ſtarkem Umfang beliebt worden. In dieſen Ländern tritt denn auch die Schattenſeite weniger ſtark hervor, welche freilich faſt allen hier erwähnten Mitwirkungen des Staates bei Privatunternehmungen etwas anklebt, nämlich daß die freie Bewegung der Privaten durch dieſe Genoſſenſchaft des Staates theils ſich gedrückt fühlt, theils wirklich gehemmt wird. Im Uebrigen kann auch dieſes Mittel nur eine fehlende Theilnahme der Kapitaliſten ergänzen, nicht ſie hervorrufen. Die Staatsregierungen haben ſodann auch weiterhin eventuell unverzinsliche Darleihen gegeben, indem ſie einen Theil der Aktien nahmen, aber zu Gunſten der übrigen Aktionäre, ſo lange als der Reinertrag eine gewiſſe Höhe nicht erreicht habe, auf eine Rente von denſelben verzichteten. Dieſe an ſich ſchon weit gehende Unterſtützungsweiſe mußte gewöhnlich ziemlich entſchieden den Charakter eines einfachen Geſchenkes an die Aktionäre anzunehmen bereit ſein, weil erfahrungsmäßig immer mit der Steigerung der Staatsleiſtungen das Mißtrauen der Aktionäre auf die Rente der Eiſenbahn gewachſen iſt. Die Regierungen mußten ſich um ſo mehr herbeilaſſen, auch der ängſtlichſten Berechnung eine befriedigende Sicherheit zu gewähren, als es eben an ſich ſchwierig feſtzuſetzen iſt, um wie Vieles durch die Verzichtleiſtung des Staates auf eine Rentirung ſeiner Aktien die Rente der Privataktien geſteigert wird.

Wie wenig mit allen dieſen Unterſtützungen das Zutrauen und die Unternehmungsluſt da herbeigeführt werden, wo ſie einmal aus irgend welchen Gründen nicht von ſelbſt vorhanden ſind, darüber hat unter anderen auch in Deutſchland die ſächſiſche Regierung eklatante Erfahrungen ſammeln können. Nachdem ſie mit unermüdlichem Eifer die ganze Reihe der vorſtehenden Staatsleiſtungen erſchöpft hatte, mußte ſie ſchließlich doch die Leitung von Staatswegen übernehmen.

So greifen denn die Staatsregierungen jetzt gewöhnlich zu dem einfachen Mittel der Garantie eines Zinsminimums. Auch in dieſem Verfahren iſt noch in ſo weit ein Unterſchied hervorgetreten, als man entweder den Privataktionären einfach eine Zinsrente etwa von 4 %

des eingelegten Kapitals garantirte, im Uebrigen aber die Privateiſenbahn wie eine andere anſah und insbeſondere alſo auch den Privaten jede etwaige höhere Rente unverkümmert überließ, oder man garantirte wohl ein Zinsminimum, ſicherte aber von dem darüber etwa hinausgehenden Erträgniß den Privatkapitalien nur einen Theil zu und reſervirte den andern Theil für den Staat als eine Prämie für das Riſiko, das er mit der Garantie eines Zinsminimums übernommen. Die letztere Verfahrweiſe hat man im Gegenſatz zur erſteren, als der einfachen Zinsgarantie, das *Syſtem der Partialen* genannt. Bei dieſer letzteren Unterſtützungsweiſe ſind offenbar die Chancen für den Staat günſtiger und für die Privaten minder lockend. Eben deshalb wird dabei aber auch der nächſte Zweck der Staatsunterſtützung, die Herbeilockung der Privatkapitalien, immer leichter fehlſchlagen. In beiden Fällen kann der Staat, welcher eine Eiſenbahn errichtet wiſſen will, ohne die Mittel oder den Willen zum Selbſtbau und Selbſtbetrieb zu haben und ohne Privatkapitalien finden zu können, die bereitwillig zum ganzen Riſiko der Unternehmung wären, hoffen, entweder eventuell von jeder Zinszahlung befreit zu bleiben oder doch nur einen Theil der Zinſen tragen zu müſſen, oder endlich im ſchlimmſten Fall doch die Privatkapitalien zu einem niedrigeren Zins gefunden zu haben, als er bei einer einfachen Anleihe hätte gezahlt werden müſſen. Das Syſtem der Partialen hat aber, wie geſagt, zumal in einer Zeit, wo ſo viele Kapitalverwendungen mit geringem Riſiko ſich darbieten, an ſich ſchon ſo wenig Lockendes für die Privatkapitalien, die ſich auch vielen für die Rentenberechnung geſicherten Bahnen zuwenden können, und obendrein ſchreckt zugleich der vom Staat allein oder in Verbindung mit ihm bewirkte Bau und Betrieb ſo ſehr zurück, daß es in der Praxis weder vielen Anklang findet, noch die erwarteten Früchte zu bringen ſcheint. Die eidgenöſſiſche Bundesregierung ſchlug es vergeblich den Räthen vor; bei der italieniſchen „Centraleiſenbahn" kam es zur Anwendung, aber die betheiligten fünf Regierungen mußten in der Conceſſion vom 26. Juni 1852 nicht nur den Bau und Betrieb der Privatgeſellſchaft ganz frei überlaſſen, ſondern auch 4 % für das Anlagekapital und noch 1 % obendrein zur Amortiſation garantiren! So iſt denn die *einfache Zinſengarantie* übrig geblieben und dieſe hat allerdings den nächſten Zweck erreichen laſſen, wird auch gegenwärtig an vielen Stellen mit alsbald eintretendem Erfolge angewendet. Wenn wir ſie eben deshalb mit ein paar Worten mehr beſprechen wollen, ſo mag doch zur Rechtfertigung derſelben ganz im Allgemeinen das vorausgeſchickt werden, daß ſie eben überall nothwendig geweſen zu ſein ſcheint, wenn der Staat überhaupt die betreffende Eiſenbahn erhalten wollte, und daß wir, wenn die Alternative ſo ſteht: entweder keine Eiſenbahn oder eine

Privateiſenbahn mit Garantie eines Zinſenminimums abſeiten des Staates — unſerer Erwägung nach für das letztere uns ausſprechen müſſen. Und von dieſem Standpunkt ſcheint allerdings durchweg die Beurtheilung ausgehen zu müſſen. Doch iſt auch die Erwartung, daß man auf dieſe Weiſe die Kapitalien zu einem etwas niedrigeren Zinsfuße erhalten werde, als er gewöhnlich für die einfache Staatsanleihe dargeboten werden muß, allem Anſchein nach nicht unerfüllt geblieben. Man darf ſich hierbei nur nicht etwa dadurch irre machen laſſen, daß die meiſten Staaten, ſofern es ſich nicht um Bahnen handelte, an deren Zuſtandekommen ſich ein anderweitiges ſtarkes Intereſſe großer Kapitalbeſitzer knüpfte oder die an ſich eine ſehr gute Ausſicht auf eine höhere Rente gewährten, — wie z. B. bei der böhmiſchen Bahn Zittau-Reichenberg, für die Oeſterreich nur 3 % garantirte — gewöhnlich 4 %, oft aber noch einen höheren Zins im Voraus garantiren mußten, von dem nicht immer der über 4 % hinausgehende Theil ganz zur Amortiſation des Kapitals beſtimmt war. Denn in allen dieſen Fällen würden allerdings doch dem Staat die einfachen Anleihen noch theurer zu ſtehen gekommen ſein. Vergleicht man z. B. im Jahre 1850, wo mehrere ſolcher Zinsgarantien von 4 % geleiſtet wurden, den Kurs der Staatsanleihen auf den Geldmärkten, ſo findet man, daß z. B. im Oktober unter den 5procentigen nur die belgiſche Staatsſchuld al pari ſtand; dagegen war der Kurs der 5procentigen öſterreichiſchen Metalliques 95, der franzöſiſchen Papiere 94—93, der Toskana's 87, der ſardiniſchen gar nur 85. Ebenſo ſtand die 4procentige Schuld Rußlands, Baierns, Hollands, Heſſen-Darmſtadts nur 89; die Oeſterreichs 74 u. ſ. w. Darnach hätte man die einfache Anleihe wenigſtens mit 5 bis 5½ % verzinſen müſſen. Freilich ſind denn ſeit dem Anfang des Jahres 1852 die Zinskurſe ſtark gefallen, indeſſen doch auch da noch keineswegs durchſchnittlich auf 4 %. Das Beiſpiel der dreiprocentigen engliſchen Konſols, von deren Stand wir früher ſprachen, iſt eben vereinzelt und muß es bleiben, weil die in denſelben angelegten großen Kapitalien nicht über die Gränze gehen wollen und ſchon auf engliſchem Boden jedes Riſiko ſcheuen. Wenn wir zu dieſem Vortheil der Zinsgarantie dann noch hinzufügen, daß ſich der Staat gewöhnlich mit derſelben noch den unentgeltlichen Erwerb der Privateiſenbahn nach einer längeren Reihe von Jahren ſichert, oder dieſen Erwerb ſich wenigſtens bedeutend erleichtert, ſo ſind damit freilich dann auch die günſtigen Seiten dieſes Verhältniſſes erſchöpft; denn die vielen Recommandationen, mit denen man außerdem dieſe Zinsgarantie gleichſam zu feiern bemüht geweſen iſt, halten bei näherer Betrachtung durchaus nicht Stich.

Zwar darauf können wir kein beſonderes Gewicht legen, daß der Staat bei dieſem Verfahren die Ausſicht auf eine Benutzung der ſicherlich

noch zu erwartenden außerordentlichen Fortſchritte in der Technik des Eiſenbahnweſens, welche namentlich auch zu bedeutenden Koſtenerſparungen führen werden, für eine lange Reihe von Jahren aus der Hand gebe; *denn dieſe Wahrheit richtet ſich gegen die Conceſſion von Privateiſenbahnen überhaupt.* Und auch jenen Haupteinwand gegen die Zinsgarantie möchten wir nicht beſonders betont wiſſen, daß der Staat nur die ſchlimmen Chancen, — bei einem Ausfall in der Zinsrente — nicht aber auch, wie es billig und recht erſcheine, auch die guten — bei einem Ueberſchuß des Reinerträgniſſes etwa über 4 % des Anlagekapitals — für ſich habe. Denn wenn man einmal die Eiſenbahnen als eine der großartigſten Inſtitutionen für die Förderung des Gemeinwohles in unſerer Zeit anzuſehen willens iſt und unbedingt den Charakter einer nationalen Einrichtung für ſie in Anſpruch nimmt, ſo muß man auf der einen Seite von der Staatsregierung gern jeden Gedanken an einen beſondern Reingewinn von der Eiſenbahn nach den Geſichtspunkten der Privatſpekulation fern gehalten ſehen, und kann es andererſeits nicht als ein Uebel betrachten, wenn eine Regierung unabſehbare indirekte Erfolge und Nutznießungen mit einem im Verhältniß doch immer kleinen direkten Opfer erkauft. Dagegen iſt es offenbar eine reine Illuſion, wenn man wohl durch die Staatsbahn mit ihrer Anleihe, nicht aber durch die Privateiſenbahn mit dieſer Zinsgarantie ein ſofortiges oder eventuelles Wachsthum der Staatsſchuld bewirken will; denn in beiden Fällen hängt Alles in dieſer Frage von dem Erträgniß der Bahn ab. Auch iſt es ſicherlich nichts weniger, als ein Vortheil, daß durch die Zinſengarantie die Kapitaliſten, ohne ſich viel mit eigenen Unterſuchungen über die Rentabilität beſchäftigen zu müſſen und ohne ein Riſiko zu tragen, in den geſicherten Genuß einer Rente mit der frohen Ausſicht auf weitere Dividenden geſetzt werden. Denn es iſt nicht nur ſehr überflüſſig, von Staatswegen für die behagliche Sicherheit der Kapitaliſten zu ſorgen, es geht auch auf dieſe Weiſe gerade die heilſame Anregung für eine Selbſtthätigkeit der Geldbeſitzer verloren. Es wird weiterhin auch dem ganzen Geſchäft der eigentliche Charakter einer aſſociirten Privatunternehmung geraubt, der dem Staate die guten Früchte der Privatthätigkeiten erwirkt, der Charakter einer freien Vereinigung der Einzelnkräfte auf ein großes Ziel hin, die von dem Bewußtſein erfüllt iſt, die lockenden Gewinnſte gerade auch nur durch eine gemeinſame Uebernahme der Gefahr und durch Niederkämpfen aller Hinderniſſe erreichen zu müſſen. Und wenn dieſes Riſiko die kleineren Beſitzthümer von der Speculation auf derartige unſichere Gewinnſte bis dahin abzuhalten pflegte und auf eine geſichertere Veranlegung in den Gewerben und in der Landwirthſchaft hindrängte, ſo mögen ſie ſich wohl allerdings bei einer Zinſengarantie auch der

Eiſenbahnſpekulation zuwenden. Wie zweifelhaft es indeſſen erſcheinen muß bei unſeren Einrichtungen für eine rentirende Veranlegung kleiner Kapitalien, daß damit der Kapitalerſparung im Kleinen ein neuer ſchwunghafter Impuls verliehen werde, ſo unzweifelhaft kann es nur als ein volkswirthſchaftlicher Nachtheil angeſehen werden, wenn dieſe kleinen Vermögen in den Händen ihrer Beſitzer aus Erwerbskapitalien in Nutzungskapitalien umgebildet werden.

Wenn es ſich für uns in dem vorſtehenden Abſchnitt zunächſt auch nur um die Erörterung des Verhältniſſes der allgemeinen Staatsgewalten zu den Eiſenbahnen gehandelt hat, ſo wird uns dieſelbe doch für die folgenden Nachweiſe der unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen des neuen Verkehrsmittels auf das Leben der Völker in mehrfacher Weiſe unterſtützen.

III.

„Verkehrsmittel“ ganz im Allgemeinen dienen dazu: das, was durch Zeit oder durch den Raum getrennt iſt, in Verbindung zu bringen. Trennung, welche durch die Zeit für den Gedankenaustauſch zwiſchen ſonen verſchiedener Generationen herbeigeführt wird, kann durch das dlich überlieferte, geſchriebene und gedruckte Wort aufgehoben werden; Verkehr im Güterleben verſchiedener Zeitperioden findet dadurch t, daß die Sachgüter, welche in einer früheren Zeit producirt wurden, urch Kapitalerſparung — dem Verzehr einer ſpäteren überliefert wer- oder umgekehrt dadurch, daß die Produkte der ſpäteren Zeit in einer eren — durch Schuldenmachen — im Voraus konſumirt werden. Die mung, welche der Raum bewirkt, wird durch den Transport über- den. Für den Transport der Gedanken iſt der Telegraph die vollen- Einrichtung in der neueren Zeit, für den Transport von Perſonen Sachgütern ſtellt ſie zu Waſſer das Dampfboot, zu Lande die Eiſen- ı dar.

Da ſich der Zweck des Transportes nur auf die Erreichung eines Ziel- tes bezieht und in keiner Weiſe auf das, was zwiſchen dieſem und dem angspunkt liegt, ſo iſt jede Verbeſſerung des Transportweſens darauf htet, die Verbindung jener beiden Punkte leichter und unmittelbarer zu en. Unter den vielerlei Widerſtandskräften, mit denen das Transport- n in der Erfüllung ſeiner Aufgabe zu kämpfen hat, tritt am unmittel- ten hervor der Aufwand an Koſten und an Zeit, welcher zur Trans- tion von Perſonen und Gütern nöthig wird. Daher bekundet ſich jeder ſchritt im Transportweſen insbeſondere dadurch, daß die Translokation ılfeiler und raſcher auszuführen ſteht. Ununterbrochen ſind die rengungen des menſchlichen Geſchlechtes auf die Bewerkſtelligung dieſes ſchrittes gerichtet geweſen; die allmälig eingetretenen Erfolge ſtellen ſich er Geſchichte des Transportweſens dar; den mit den Eiſenbahnen er- ten Fortſchritt erkennt man aus einer Vergleichung der Leiſtungen der

Schienenwege mit den Leiſtungen der von ihnen gebräuchlichen Kommunikationsmittel.

Wer mürriſch oder zornig auf die Entfaltungen der Civiliſation blickt, der ſollte mit ernſtem Fleiß die Geſchichte des Transportweſens ſtudiren; welcher ungeheure Aufwand an Koſten und an Zeit in den früheren Stadien für ein *Mittel*, ohne Selbſtzweck, und welche untermenſchliche Laſtthierarbeit bei dem Ebenbilde Gottes! Wem es zu abgedroſchen oder gar unſicher erſcheint, ſich immer auf die Lebensverhältniſſe uralter Zeiten verwieſen zu ſehen, der mag nur einen Blick auf die Völker werfen, denen die Verkehrsfortſchritte der Europäer noch fern geblieben ſind; unkultivirtere Völker ſtellen ja neben den kultivirten in derſelben Zeit die früheren Kulturſtufen der letzteren dar. Wie lange ſchon verbrauchen wir z. B. Thierhäute aus der Argentiniſchen Republik in Südamerika. Noch 1847 fand aber Will. Mac Cann, daß ſolche Thierhäute von Salta nach Buenos Ayres Jahr aus Jahr ein auf ganz bahnloſem Wege durch Sümpfe und Flüſſe von Caravanen gebracht werden; je ein Karren, welcher 35 Centner ladet, hat drei Joch Ochſen vor ſich und weitere drei für Nothfälle hinter ſich; kein Obdach findet Menſch und Thier, wenn die Regenſchauer, die Staubwirbel oder die Sturmorkane über ſie kommen; da muß der niedrige Waſſerſtand am Fluß abgewartet und für die auffriſchende Weide der Zugſtiere ein längerer Halt gemacht werden. Mit all' den Mühſalen gelingt im Jahr nur *ein* Zug hin und zurück — auf eine Entfernung von fünfthalbhundert ſpaniſchen Leguas (à 20,000 Fuß)! Verweiſen wir daneben nur noch einmal auf Oſtindien, wo zwei Joch keuchender Hindus als Poſtpferde in verſengender Sonnenglut über Berg und Thal den Europäer auf ihren Schultern weiterſpediren. Freilich zwiſchen ſolchen Zuſtänden und *unſerem* Transportweſen etwa in den erſten Jahren dieſes Jahrhunderts iſt ein großer Abſtand. Doch kommt es auch unter uns dem gereifteren Manne faſt wie ein Traum ſeines Knabenalters vor, wenn er zurückdenkt an die Durchmuſterung des Geſammtvermögens vor einer größeren Fahrt, an den Zeitaufwand des Reiſenden in der humpelnden Poſtkutſche, an die Handwerksflüche des Frachtfuhrmannes und die Schinderei der Zugthiere.

Im Hinblick auf die Geſammtaufgabe dieſer Schrift verzichte ich darauf, den Grad, in welchem *durch die Eiſenbahnen der Transport wohlfeiler geworden iſt*, mit einer Fülle von Detail-Angaben aus den mannigfach verſchiedenen Verhältniſſen der einzelnen Länder und Kommunikationsmittel zu erhärten. Aus den paar folgenden Nachweiſen läßt ſich eine allgemeine Anſchauung gewinnen; Jedermann kann ſie durch eigenes

Nachſehen leicht ergänzen oder im Einzelnen für den beſtimmten Ort entſprechender machen.

Wie es noch jetzt in den Tarifſätzen der verſchiedenen Eiſenbahnen erhebliche Differenzen giebt, ſo ſind auch die Transportkoſten der früher allein gebräuchlichen Kommunikationsmittel bei der erſten Einführung der Eiſenbahnen, d. h. alſo etwa in der erſten Hälfte der dreißiger Jahre, natürlich vielfach verſchieden geweſen. Im Durchſchnitt zahlte damals die Perſon für den Platz auf den Diligencen z. B. in Frankreich 10, 12 und 15 Centimes für den Kilometer; in England 15—18 für die Außenplätze, 30 bis 35 für die inneren. In Deutſchland zahlte man durchſchnittlich in den Poſtwagen ſicherlich nicht unter 7½ Sgr. für die Meile, mit anderen Worten 12—13 Centimes für den Kilometer. Freilich ſind ſpäter, wie für die Frachtfuhr und den Kanal, ſo auch für den Perſonentransport die Preiſe herabgegangen, es wurden Privatomnibus eingeführt u. ſ. w.; aber muß man das nicht wenigſtens zum größeren Theile ſchon als eine Wirkung des neuen Verkehrmittels anſehen? Wir Deutſchen wenigſtens ſind in dieſen Dingen dem Voranſchreiten des Auslandes, insbeſondere Englands und Belgiens, zu Dank verpflichtet, und gerade in jenen Ländern hat das Eilfuhrwerk längere Zeit hindurch die Konkurrenz mit den Eiſenbahnen in dem Perſonenverkehr aufrecht zu erhalten geſucht, während ſie die Kanalſchifffahrt für den Waarentransport noch heutzutage fortſetzt. Doch kann von einer gleichen Leiſtung in Bezug auf die Wohlfeilheit nicht von ferne die Rede ſein. Noch im vorigen Frühjahr zählte man z. B. in Süddeutſchland für die dortige Wegſtunde (= 4,8 Kilometer) im Poſtwagen 20 Kreuzer, im Omnibus 10. Es mag genügen, zu bemerken, daß man eben damals daſelbſt im Frachtfuhrverkehr für die Tonne und Wegſtunde 36 bis 40 Kreuzer zahlen mußte.

Daneben ſtelle nun der Leſer die paar Angaben, welche wir ſchon früher bei einem Vergleiche der Tarifſätze auf den Privat- und Staatsbahnen zuſammengeſtellt haben. Außerdem bietet ſich eine vortreffliche Gelegenheit, die Vergleichspunkte in aller Kürze von einem andern Geſichtspunkte her zuſammenzufaſſen. In eben jenem Frühjahr 1852 nämlich proponirte die Mehrheit der nationalräthlichen Kommiſſion für die Eiſenbahnfrage in der Schweiz im vergleichenden Hinblick auf die Tarifſätze der badiſchen, würtembergiſchen, baieriſchen, öſterreichiſchen und ſogar nicht ohne alle Rückſicht auf die franzöſiſchen Bahnen als Durchſchnitt der verſchiedenen Perſonenplätze 0,043 Fr. pr. Kilom. (0,206 Fr. oder noch nicht 6 leichte Kreuzer für die Wegſtunde = 4,8 Kilom.) und als Durchſchnitt der Waarenſätze 0,14 Fr. pr. Tonne und Kilom. (0,672 Fr. oder 19 Kr. für die Wegſtunde). Das Verhältniß dieſer und der früher gebräuch-

lichen Koſtenſätze wird ſich überall ziemlich gleich bleiben. Im Einzelnen muß man den erſten Platz der Eiſenbahnwagen dem Extrapoſtpreis, den zweiten Platz der gewöhnlichen Poſt, den dritten dem Omnibus gegenüber ſtellen u. ſ. w. Dazu muß man noch fügen, daß die vierten Plätze, wo ſie eingeführt ſind, und anderwärts wohl auch ſchon die dritten Plätze der Eiſenbahnen die Billigkeit des Fußwanderns der Aermſten überboten haben. Oder ſollte ich mich irren, wenn ich annehme, daß auch der Handwerksburſche, und gar der beſchuhete, zu Fuß nicht ſo billig über den einzelnen Kilometer hinauskommt, als z. B. auf der baieriſchen Staatsbahn im dritten Platze, nämlich mit $2\frac{1}{2}$ Heller! Für den Waarentransport iſt ein ganz ähnliches Verhältniß zu bemerken. Die Eiſenbahnen haben, indem ſie einen niedrigſten Satz für ganz ſchwere und leicht zu verpackende Rohſtoffe aufſtellten, eine Menge von Stoffen, die vorher gar nicht Gegenſtände der Verſendung waren, überhaupt erſt transportabel gemacht. So Steine, Erden, Abfälle, den gewöhnlichſten Dünger u. ſ. w. Und doch ſind durch das Zuſammenwirken mehrerer Umſtände öfter die Koſten für den Kohlentransport allein noch niedriger geworden, als für die eben erwähnten, früher zum Theil ganz werthloſen Gegenſtände. Während z. B. auf den meiſten Bahnen Englands Erze, Dünger und Steinkohlen pr. Centner und Wegſtunde etwa $1\frac{1}{2}$ Cents ($6\frac{4}{10}$ pr. Tonne und Kilometer) zahlen, iſt der Satz für die Steinkohlen auf einzelnen Linien, wie Selby-Hull, nur $\frac{5}{7}$ Cents.

Es iſt dabei nicht ſowohl nicht zu überſehen, als ganz beſonderes Gewicht darauf zu legen, daß die Tarifſätze der Eiſenbahnen nicht von Anfang an ſo niedrig waren, wie heute. Fürwahr, es iſt vielmehr in der kurzen Zeit ihres Beſtehens ein ungemein ſtarker Abſchwung der Preiſe hervorgetreten. Man bedenke nur z. B., daß die engliſchen Bahnen anfänglich für den Transport der Waaren niedrigſten Satzes 12 Centimes pr. Tonne und Kilometer nahmen, für welche jetzt $6\frac{4}{10}$ Cents feſtgeſetzt ſind, — innerhalb 20 Jahren faſt 50 % weniger! Und keineswegs ſind die Abſtände der heutigen und der früheren Preiſe in der unterſten Klaſſe des Tarifes die größten. Von Mancheſter nach China befördert man dergleichen Waaren nicht; ſchon 1846 aber wurde den Aktionairen der London-Birmingham-Bahn von ihrem Betriebsvorſtand vorgerechnet, daß man damals von Mancheſter über London nach China daſſelbe Tonnengewicht für $81\frac{9}{10}$ Franken ſpediren könne, deſſen Transport von Mancheſter nach London (319 Kilometer) 1838: $112\frac{6}{10}$ Fr. gekoſtet habe! Dieſes Herabgehen der Tarifſätze der Eiſenbahnen iſt allerdings zu einem kleinen Theil der Konkurrenz von Kanälen (für den Transport von ſchweren und umfangreichen Rohſtoffen) und ſelbſt der

Konkurrenz der Fuhrwerke für den Perſonenverkehr zuzuſchreiben; etwas mehr noch der Einmiſchung der Staatsgewalten in die Tarifſätze, der Konkurrenz der Privatbahnen und der Staatsbahnen vor der öffentlichen Meinung und — namentlich auch in England und Frankreich — der Berechnung eines geſteigerten Ertrages eben durch die Erniedrigung des Tarifes, welche mit dem Jahre 1843 auch für den Eiſenbahnbetrieb Anwendung fand. Insbeſondere aber iſt hier der Umſtand wirkſam geweſen, den wir ſchon früher als das ſpezifiſche Unterſcheidungsmerkmal der Eiſenbahnen von den übrigen Landtransportmitteln hervorgehoben haben, nämlich daß mit der Dampflokomotive die in den übrigen modernen Induſtriekreiſen ſchon lange eingeführte Maſchinenarbeit nun auch im Transportweſen zur Anwendung gebracht iſt, wodurch dann alſo auch für den Eiſenbahnbetrieb von Anfang an alle jene Fortſchritte und Koſtenminderungen in Ausſicht gewonnen waren, welche bei jeglicher Anwendung von Maſchinenarbeit durch die Entwickelungen der Wiſſenſchaft und der techniſchen Künſte verbürgt ſind. Selbſt das Speiſungsmittel der Maſchinenkraft, die Kohle, iſt kein abſolut gegebenes und am wenigſten in ſeiner gegenwärtigen Anwendung. Noch bemerkenswerther aber iſt, daß wir mit der Hoffnung auf ein Herabgehen des Preiſes der Kohle durchaus nicht an ein ſo mißliches Ding verwieſen ſind, wie es bei den früheren Landtransportmitteln, in den nothwendigen Unterhaltungsmitteln der Zugthiere gegeben war. Alle großen Fortſchritte im Eiſenbahnverkehr beruhen auf Betriebsverbeſſerungen und den Fortſchritten der Maſchinenfabrikation. Minder wichtig und auch heutzutage zum Theil ſogar nur lokal erſcheint der Fortſchritt im eigentlichen Bau des Bahnkörpers. Daher konnte auch in England jenes ſtarke Herabgehen der Tarifſätze erfolgen, da zwar, wie wir ſahen, die Anlagekoſten in einer langen Reihe von Jahren faſt ganz dieſelben verblieben ſind, aber die Betriebskoſten ſpäter viel weniger Procente betragen, als früher. Natürlich darf man auch weder die kühne Anwendung ſtärkerer Kurven in der Trace, worin die Nordamerikaner, noch die eben ſo kühne Zulaſſung ſtarker Steigungen, worin die Deutſchen vorangegangen ſind, dem Straßenbau ſtatt dem Maſchinenbau zu Gute ſchreiben; die Maffeiſche Fabrik in München u. a. können bezeugen, wo die Leiſtung zu ſuchen iſt. Darum hat ſich die Erniedrigung der Tarifſätze auch für den Waſſertransport durch Dampfboote eben ſo bedeutſam herausgeſtellt. Als 1811 das erſte Dampfboot zu Pittsburg am Ohio für die Befahrung des Miſſiſſippi und ſeiner Nebenflüſſe, auf denen jetzt nahezu 900 kurſiren, gebaut war, betrug die Perſonentaxe von New-Orleans nach St. Louis 100 Dollars, der Centner Frachtgut 1 Doll.; 1852 dagegen bei genügend hohem Waſſerſtande 12—15 Doll. für die Perſon, incl. der Koſt, für den Centner Waaren 8 Cents. Dane-

ben kann der Arme als ſogenannter Deckpaſſagier dieſe Route von 1052 engl. Meilen für 2½—3 Doll. machen! Daß in dem Eiſenbahnverkehr fort und fort die Tendenz zum weiteren Herabgehen der Preiſe vorhanden iſt und ſchon jetzt noch tiefere Preiſe unter gewiſſen Umſtänden geſtellt werden können, zeigen die außergewöhnlich erniedrigten Sätze für die beſonderen Luſtfahrten, die Einrichtung einer freien Retourfahrt, die Gewährung von Abonnementsbegünſtigungen u. ſ. w.

Die Steigerung in der Geſchwindigkeit des Transportes durch die Eiſenbahnen läßt einen verhältnißmäßig mindeſtens eben ſo großen Fortſchritt gegen die früheren Kommunikationsmittel erkennen; auch hier haben ſich die Leiſtungen im Verlaufe der wenigen Jahre beträchtlich geſteigert; auch hier ſind weitere Fortſchritte in ſichere Ausſicht geſtellt. Wenn in 12 Zeitſtunden eines Tages der Frachtfuhrwagen durchſchnittlich 5—6 Wegſtunden, der rüſtige Fußgänger 10, der Hauderer 12, der Poſtwagen 20—24, die Extrapoſt 30 weiter kommt, ſo legt die Eiſenbahn 72, 96, 120, 144, 168, 192 und mehr zurück. Man bemerke auch hier die Analogie des Verhältniſſes zwiſchen Menſchen- oder Thierarbeit und Menſchenarbeit. Während wir für einzelne Perſonen wohl auch früher ſchon einmal eine recht große Geſchwindigkeit in dem Transport erreicht ſehen, wird auf der Eiſenbahn immer für ganze Maſſen, ſei es wirklich die Leiſtung geboten, ſei es die Benutzung möglich gemacht. Dazu kommt die Gleichmäßigkeit und Stetigkeit in der Arbeit, d. h. in der Geſchwindigkeit, wodurch das Verhältniß jener Zahlen noch weit höher zu Gunſten der Eiſenbahnen ſteigt, ſobald man nicht mehr blos nach zwölf Zeitſtunden mißt. Die Lokomotive kann ohne Unterbrechung, gleichmäßig, Tag und Nacht arbeiten. Wo man deshalb ihre Kraft ſo benutzt und daneben wohl auch nur die raſcheſte Erreichung weit entlegener Punkte hauptſächlich in's Auge faßt, wie bei den Schnell- oder Expreß-Zügen für den Perſonenverkehr, da hat man auch ganz Außerordentliches ſchon jetzt geleiſtet. In England, wo die gewöhnlichen Züge 40 Kilometer in der Stunde zu machen pflegen, werden durch die Expreßzüge 65—75 und mehr zurückgelegt (häufig 50 engliſche oder 10¾ deutſche Meilen in der Stunde); in Frankreich in jenem Falle 30—34 Kilometer, in dieſem 40—45; doch ſind auch ſchon 10 deutſche Meilen auf der Nordbahn in der Stunde zurückgelegt worden. Die 68 geogr. Meilen (502 Kilometer) von Paris nach Straßburg, für welche — nach dem officiellen Almanac royal — noch 1761 ſelbſt die königliche Karoſſe volle 12 Tage brauchte, werden jetzt vom Morgen bis zum Abend eines einzigen Tages auch von dem Armen durchfahren. Wie könnte er billiger zu Fuße wandern, als — wie am 15. Auguſt d. J. — für 20 Franken oder 5⅓ Thaler von Straßburg nach Paris und zurück!

Während man in Belgien beziehungsweise 29—30 und 40 Kilometer in der Stunde zu durchfahren pflegt, ſind in Deutſchland 7, 8 und 9 Wegſtunden die mittlere Geſchwindigkeit. Durch die Eilzüge werden indeſſen auch da jetzt 12, 14, 16 Wegſtunden durchfahren, ſo daß man z. B. von Baſel nach Berlin in 27 Stunden, von Straßburg nach Leipzig in 25, von Straßburg nach Berlin in 26, und ſo von Berlin nach Paris in 37, von Stuttgart nach Paris in 24 Stunden gelangen kann u. ſ. w. Und doch fliegt auch hier der Gedanke, im Worte verkörpert, durch den Telegraphen noch weit voran. Wie Aug' im Auge hat man ſich in dieſem Jahre in Berlin und Mailand direkt Red' und Antwort geben können; trotz aller Zwiſchenträger konnte man in einer Stunde von London über den Kanal bis nach Chur in den Bündtneralpen Bericht geben und von Wien nach Augsburg kam einmal das Wort früher an, als es abgeſendet ſchien; es hatte die Raſchheit des Sonnenlaufes überboten.

Wir haben neben die durchſchnittliche Geſchwindigkeit des gewöhnlichen Zuges der Eiſenbahn nur den höchſten Grad der erreichten Schnelligkeit geſtellt. Die Züge, welche nur Güter befördern, und insbeſondere, wenn es Güter ſind, die gar keine beſondere Geſchwindigkeit in der Beförderung bedürfen, halten auch einen viel weniger raſchen Lauf ein, — wie es denn überhaupt gerade als eine Eigenthümlichkeit dieſes Transportmittels angeſehen werden muß, daß der Grad der Geſchwindigkeit ſo genau, wie die Feinheit des Fadens, den die Maſchine ſpinnt, nach Wunſch und Bedürfniß genau vorherbeſtimmt und eingehalten werden kann. Wenn wir ſehen, daß das Maaß der höchſten, wie der durchſchnittlichen Geſchwindigkeit z. B. in England beträchtlich größer iſt, als in Deutſchland, ſo möge man daraus nicht den Schluß ziehen, daß in jenem Lande die Technik in dieſem Punkte jetzt weit mehr zu leiſten vermöge, als in unſerem. Es liegt dieſer Unterſchied vielmehr nur in dem Willen der Betriebsverwaltungen und des Publikums, zum Theil auch in der freieren Stellung der Privatadminiſtration, indem insbeſondere auch in den deutſchen Staaten, um leichtſinnig verſchuldeten Unglücksfällen vorzubeugen, von den Regierungen ein höchſtes Maß der Geſchwindigkeit feſtgeſetzt zu werden pflegt. Dagegen iſt nach den auswärts gemachten Erfahrungen um ſo weniger etwas zu erinnern, als die Regierungen — man vergl. z. B. den §. 6 der öſterreichiſchen Verordnung vom 16. Nov. 1851 — ausdrücklich Aenderungen vorbehalten, „wenn dieſelben mit Rückſicht auf die gemachten Erfahrungen, die Fortſchritte in der Konſtruktion des Oberbaues und im Maſchinenweſen und die Beſchaffenheit gewiſſer Lokomotiven ſich als räthlich und wünſchenswerth darſtellen ſollte." Doch wird wohl einzugeſtehen ſein, daß weit mehr wie durch eine übergroße Geſchwindigkeit durch anderweitige Verſtöße des

Leichtſinns oder der Rückſichtsloſigkeit im Bau und Betrieb die meiſten Unglücksfälle herbeigeführt worden ſind. Das haben die gerichtlichen Unterſuchungen in England, wie in Nordamerika in der ſtarken Mehrzahl der Fälle herausgeſtellt. Gerade in Nordamerika, von woher die lauteſten und häufigſten Klagen ertönen, fährt man ja vergleichweiſe auf den Eiſenbahnen, weil der Gütertransport ſo ſtark in die Wagſchale fällt, im Durchſchnitt eben ſo langſam (25—35 Kilometer in der Stunde), als raſch auf den Dampfbooten. Bei den Unglücksfällen auf den Flüſſen und Seen lag gewöhnlich die Schuld in der maßloſen Steigerung der Geſchwindigkeit.

Theils durch die in der Maſchinenarbeit der Lokomotive verbürgte Stetigkeit und Gleichmäßigkeit der Bewegungsgeſchwindigkeit, theils durch die ebendaher rührende Möglichkeit, die Geſchwindigkeit nach Bedürfniß zu ſteigern oder zu mindern, iſt noch ein anderweitiger Vortheil für den Verkehr erreicht worden, die vollſtändige Regelmäßigkeit, die exakte Pünktlichkeit, das präciſe Ineinandergreifen der Transportmittel; während der Zeitaufwand für das Durchlaufen jeder einzelnen Strecke auf die Minute genau zu beſtimmen ſteht, erfolgt in derſelben Weiſe die Ankunft auf dem entfernteſten Orte und der Anſchluß an neue Bahnen. Ein Fortſchritt von der erheblichſten Bedeutung, wie unſcheinbar er neben dem Fortſchritt in der Raſchheit und Billigkeit des Transportes ſteht, immer mehr erkennt der Kaufmann, der Reiſende ſeine große Bedeutung, er bildet einen dauernden und wichtigen Berathungspunkt aller Vereinbarungen verſchiedener Eiſenbahnverwaltungen. Bei der Raſchheit der Bewegung muß man ſich ſelbſt über einen alle Uhren regulirenden Meridian zu verſtändigen ſuchen. Zu dem in dem Raume ſichtbar vorliegenden Netz der Schienenwege wird das Netz der Zeitverbindungen hinzugefügt, und die Knotenpunkte dieſes müſſen ſich eben ſo feſt, eben ſo genau zuſammenſchließen, wie die Verbindungen der Trace von Bahn zu Bahn.

Auch das iſt ſehr bedeutſam, daß auf der Eiſenbahn zuerſt die Gütermaſſen mit dem Perſonentransport zugleich, in gleicher Geſchwindigkeit und durch die Wirkungen derſelben Bewegungskraft befördert werden. Es iſt das eine von denjenigen Eigenſchaften des neuen Transportmittels, welche bis dahin nur dem Transport auf dem Waſſer zukamen. Ich vergeſſe nicht, daß es beſondere Güterzüge giebt mit einer geringeren oder geringſten Geſchwindigkeit und Eilzüge mit größter Geſchwindigkeit allein für den Perſonentransport in der erſten oder in den beiden erſten Wagenklaſſen. Damit will man eben beſonderen Verhältniſſen und Bedürfniſſen in der beſtmöglichen Weiſe genügen; der regelmäßige Zug pflegt und vermag es auch immer, ein Perſonen- und Güterzug zugleich zu ſein. Dieſer Umſtand wird ſich ſpäter um ſo folgen-

reicher erweiſen, als es eine weitere Eigenthümlichkeit des Eiſenbahntransportes iſt, daß ungeheure Maſſen und Mengen gleichzeitig befördert werden können. Schon bei dem gewöhnlichen vollen Zug iſt die zugleich beförderte Maſſe von Gütern und Perſonen für den erſten Anblick immer eine Veranlaſſung größten Erſtaunens. Der Fortſchritt der Technik hat gerade auch an dieſer Stelle ſchon jetzt überraſchend Großes geleiſtet. Indem man weit über die anfänglich angenommenen und z. B. in England ſchädlicherweiſe überlang feſtgehaltenen Verhältnißformeln hinaus die Bewegungs- und Ziehkraft der Lokomotiven auf unebenem Terrain zu ſteigern vermochte, wurde damit zugleich natürlich auch die Leiſtungsfähigkeit auf voller Ebene außerordentlich erhöht. Gegenwärtig werden für den Kohlentransport Lokomotiven verfertigt, welche, wo nur ſanfte Steigungen zu überwinden ſind, 500 Tonnen oder eine halbe Million Kilogramme vorwärts bringen; aber auch die gewöhnliche Lokomotive führt in der ordinären Geſchwindigkeit Züge weiter, welche mit 100—150 Tonnen belaſtet ſind. Um ſich die volle Wirkungskraft dieſes Verhältniſſes zu vergegenwärtigen, möge man bedenken, daß nicht nur zwei Lokomotiven unmittelbar hinter einander demſelben Zug vorgeſtellt werden, ſondern auch wenigſtens gleichzeitig mehrere beförderte Züge unmittelbar hinter einander abgehen können. Der Fortſchritt in dieſen Leiſtungen iſt zwar auch an eine Steigerung der Solidität in dem Bau namentlich des Oberkörpers der Bahn geknüpft, weit mehr indeſſen durch den Fortſchritt des Maſchinenbaues bedingt. Darum ſehen wir auch hier wiederum analoge Steigerungen in den Leiſtungen des Schifffahrtverkehres durch die rieſigen Dampfboote in unſerer Zeit bewerkſtelligt. Die Eaſtern-Steam-Navigation-Company baut jetzt Schiffe, welche groß genug ſind, um den ganzen Kohlenvorrath für eine Fahrt nach Oſtindien oder Auſtralien mitzunehmen; der im Mai dieſes Jahres von der Peninſular- and Oriental-Steam-Company vom Stapel gelaſſene Himalaya, das größte Paſſagierſchiff Englands, hält 3600 Tonnen und hat Maſchinen von 700 Pferdekraft ſammt Schraube; er kann 24,000 Ctr. Kohlen, 10,000 Centner Frachtgut und 400 Kajütenpaſſagiere transportiren! Und wie weit gehen auch noch über dieſes Reſultat hinaus die Projekte verſtändiger Männer für den Schifffahrtsverkehr zwiſchen England und Kalifornien!

Je mannigfaltiger und komplicirter die Bedingungen und Erſcheinungskreiſe des Völkerlebens werden, um ſo ſchwerer fällt der wiſſenſchaftlichen Begründung jeder überzeugende Nachweis von Urſache zu Wirkung. In unſeren Zeiten kann man ſich ſehr leicht an eine falſche Urſache halten; man glaubt oft an eine einfache Urſache, wo die Wirkung das

Ergebniß mehrerer Kräfte iſt; indem man das Wirken einer Kraft unter beſtimmten Verhältniſſen zweifellos erkennt, widerſteht man ungern dem ſegensvollen Trieb, die Formel eines allgemein gültigen Geſetzes aufzuſtellen. Wir wollen, nachdem wir den allernächſten ökonomiſchen Effekt der Eiſenbahnen vorgeführt haben, uns ſtreng daran halten, in dem Nachweis ihrer unmittelbaren und mittelbaren, ökonomiſchen und anderweitigen Wirkungen nur ſolche Erſcheinungen zu berückſichtigen, die entweder geradezu mit der Einführung und Erhaltung dieſes Verkehrsinſtitutes unzertrennlich verbunden ſind oder zweifellos und unmittelbar als das Ergebniß des nachgewieſenen Effektes für den Verkehr daſtehen.

Wenn man von der enormen Koſtſpieligkeit der erſten Einrichtung der Eiſenbahnen redet, ſo pflegt man dabei nur an die Kapitalmaſſen zu denken, welche in der Form des Geldes zuſammengebracht und aufgewendet werden müſſen. Dieſe Kapitalmaſſen ziehen allerdings mit Recht auch für ſich unſere Aufmerkſamkeit auf ſich, nur dürfen wir dabei nicht ſtehen bleiben. Indem dieſe Geldmaſſen bei dem Eiſenbahnbau zu einer ganz beſtimmten Verwendung gelangen, ſtellt ſich neben die Wirkung auf den allgemeinen Geldmarkt und auf die Größenverhältniſſe der ganz im Allgemeinen disponiblen Geldmengen eine andere, auf den Beſtand der beſonderen Dinge, wie der Handarbeit, des Grund und Bodens, des Eiſens, Eichenholzes u. ſ. w., auf deren alleinigen Verbrauch unter der ganzen Menge von kaufbaren Kräften und Produkten es abgeſehen iſt. Es wird alſo z. B. neben einer Wirkung auf den Zinsfuß des Geldkapitals eine Wirkung auf den Preis der Handarbeit, des Eiſens bemerkbar, die ſehr erheblich ſein kann. Darf man alſo in der Berechnung der koſtſpieligen Einführung des neuen Verkehrmittels nur an den dabei erfolgenden Verzehr von vorhandenen, beſtimmten Gütermengen denken, oder muß man nicht auch Rückſicht nehmen auf die Steigerung des Preiſes der übrig bleibenden Güter von derſelben Gattung für den ſonſtigen Verbrauch? So haben wir Wertherhöhungen vor uns, könnte man denken. Man überſehe aber nicht, daß dasjenige, was dem Beſitzer und Producenten als Werthерhöhung erſcheinen muß, in den Augen des Nichtbeſitzers und Konſumenten als Vertheuerung ſich darſtellt und ihn, am ſicherſten bei nothwendigen Konſumgegenſtänden, zu dem Schluſſe einer Werthverringerung ſeines Vermögens führt.

Man wird in der Geſchichte der Induſtrie keine Einrichtung auffinden, deren Einführung in derſelben Zeit ſo ungeheure Geldkapitalien in Anſpruch genommen hätte, wie der Bau der Eiſenbahnen in den beiden letzten Jahrzehnten. Kaum daß man an den Koſten der bedeutendſten Kriege großer Völker eine Analogie hat. Man bedenke nur: Gegen das Ende

des Jahres 1852 waren in runder Summe für die Anlage von Eisenbahnen verwendet worden in England 1699 Millionen Pr. Thaler, in der nordamerikanischen Union 550, in Deutschland 400, in Frankreich 350, in Belgien 45 Millionen, — also in diesen fünf Ländern in einem Zeitraum von nicht zwei Jahrzehnten 3,044,000,000 Pr. Thaler! Und das sind zum weitab größten Theile Privatkapitalien, zusammengeflossen und verbündet auf dem Wege freier Entschließungen. In England haben, während die Kapitalverwendungen in den überkommenen Industriezweigen erheblich verstärkt werden, in 20 Jahren die Privaten mehr als zwei und ein halb Mal so viel Kapital auf den Bau von Eisenbahnen verwendet, als die ganze große Summe der Staatsschuld Oesterreichs beträgt. Dazu beachte man, diese Kapitalmassen sind — ich möchte sagen — für diese Anwendung fundirt und konsolidirt; der einzelne Theilnehmer kann wohl seinen Beitrag auf eine andere Person übertragen, aber die Kapitalsumme selbst ist nicht rückziehbar, ist jedem Wechsel in der Veranlegung entzogen. Es ist natürlich, daß während der Zeit, wo jene Geldmassen sich von den Punkten, wo sie sich zu großen einzelnen Summen angesammelt haben, unter Millionen von Arbeitern, Grundeigenthümern, Eisenproducenten, Waldbesitzern u. s. w. vertheilen, die Verwendungsbereitschaft des Kapitals für andere Unternehmungen geringer werden muß, als sie andernfalls nach den Zeitverhältnissen gewesen sein würde. Mit anderen Worten, es hebt sich dann der Zinsfuß im Allgemeinen, oder trotz seiner Neigung, zu fallen, hält er sich auf derselben Höhe wie früher oder senkt sich wenigstens nicht in dem andernfalls zu erwartenden Grade. Diese Wirkung ist denn auch für Staatsanleihen ersichtlich hervorgetreten, die doch durch so manche besondere Vorzüge den großen Kapitalbesitzer zu locken pflegen. Wir haben bei einer früheren Gelegenheit schon darauf hinweisen können, wie sich auch noch in dem beruhigten Jahrgang 1852 kein al pari für 4 % bei der Mehrzahl der Staatspapiere herausstellte, und bei einer andern zeigte es sich, wie stark alsbald der Kurs der dreiprocentigen Consolidé's in England stieg, d. h. der Zinsfuß der in ihnen angelegten Summen sank, sobald die Eisenbahnaktionäre nach dem Hudsonschen Schrecken ihre Kapitalien den Eisenbahnen theils zu entziehen, theils nicht mehr zuzuwenden entschlossen waren. In der That ist gegenwärtig der Kurs der Eisenbahnpapiere und natürlich gerade auch vermöge seiner starken Schwankungen vielleicht der allerdurchgreifendste Regulator des Zinsfußes im Allgemeinen. Schon deshalb muß es uns als eine jener weisen Fügungen erscheinen, die der Kurzsichtige am leichtesten in den wirthschaftlichen Erscheinungen als Zufall oder Sonderbar-

keit anſieht, daß die Rentabilität der Eiſenbahnen für die Kapitaliſten im ſcharfen Gegenſatz zu den ausſchweifenden Erwartungen im Ganzen eine durchaus mittelmäßige iſt und daß, wiewohl allem Anſchein nach ſich die Reinerträgniſſe der Eiſenbahnen gegenüber den ſeitherigen Erfahrungen ſteigern müßten, dennoch die allgemeinen Verhältniſſe mit beharrlichem und unwiderſtehlichem Nachdruck auf eine Senkung der Rente von Kapitalanlagen hinwirken, die für die Befriedigung eines in ſteigendem Grade allen geradezu nothwendigen Bedürfniſſes gemacht worden ſind. Nur durch die mittelmäßige Rente der Eiſenbahnen ſind wir aber auch vor einer ganz gewaltigen Concentration der Kapitalien bewahrt worden, die das nothwendige Ergebniß einer übermäßigen Rente des ungeheuren Kapitals der Privatbahnen geweſen ſein würde.

Um welche enorme Geldmaſſen es ſich überhaupt im Eiſenbahnweſen an jeder Stelle handelt, ſehen wir alsbald, wohin wir auch den Blick richten mögen. So kann es eigentlich unſer Staunen nur vermehren, wenn wir die Summen betrachten, die für größere einzelne Bahnen, alſo für eine einzige Unternehmung durch Private aſſociirt worden ſind. Das Anlagekapital der 540 engl. Meilen langen Northweſtern-Bahn betrug am letzten Juni 1852 29,574,697 Pfd. St.; die Auslagen für Betriebsmaterial 2,103,010, d. h. zuſammen alſo über 372,000,000 Gulden. Die franzöſiſche Nordbahn-Geſellſchaft hatte am Schluſſe 1851 (einſchließlich Betriebsmaterial) nahezu 199 Millionen Franken verausgabt u. ſ. w. Werfen wir im Vorbeigehen einen vergleichenden Blick auf die Geldmaſſen, die zur Einnahme kommen, ſo ſehen wir, daß z. B. die Geſammteinnahmen der engliſchen Privatbahnen 1852 nämlich 15,543,610 Pfd. St. mehr als die Hälfte der Zinſen für die enorme brittiſche Staatsſchuld betragen und die geſammte Einnahme des öſterreichiſchen Kaiſerſtaates im Jahre 1850 (180,288,466 Fl.) um mehr als 2 Millionen Gulden überſteigen. Doch nahmen auch die franzöſiſchen Bahnen 1852 mehr wie ein Drittheil dieſer Summe ein, nämlich 132,277,905 Franken. Aehnliche Vergleiche kann Jedermann leicht zwiſchen den Geſammteinnahmen aller Privateiſenbahnen in einzelnen Ländern und der Einnahme größerer Staaten, wie zwiſchen der Staatseinnahme kleiner Länder und der Einnahme einzelner größerer Eiſenbahnen machen. Unter den letzteren wollen wir nur etwa verweiſen auf die Jahreseinnahme jener Northweſternbahn, welche in dem erſten Halbjahr von 1852 1,196,072 Pfd. St. betrug oder auf die Jahreseinnahme von 1852 auf der franzöſiſchen Nordbahn — über 30 Mill. Franken — der Orleansbahn — über 26½ Mill. — betrug doch auch in Deutſchland die Jahres-Einnahme der Ferdinands-Nordbahn 1851: 3,825,170 Thlr. und der Köln-Mindener Bahn 2,268,775 Thlr. — Be-

darf es nach den paar Angaben wohl noch eines weiteren Beweiſes, in welchem Grade das Eintreten und der Betrieb der Eiſenbahnen auf eine Steigerung in dem Bedarf an Cirkulationsmitteln, an Metall- und Papiergeld eingewirkt hat, der in der neueſten Zeit durch verſchiedene Merkmale ſich ſo ſtark kund gegeben hat?

Die großen Kapitalmaſſen, welche zur Anlage der Eiſenbahnen erforderlich waren, ſind nur bei den früheſten Unternehmungen aus den Kapitalkräften des Landes allein hervorgegangen, in welchem gebaut wurde. Sehr bald betheiligten ſich auch auswärtige Kapitaliſten und im Ganzen haben ſie in vielen Ländern, und namentlich in den kapitalärmeren, ein ſehr anſehnliches Kontingent geliefert. So hat ſich bei dem erſten Lebenszeichen des neuen Verkehrmittels eine ſeiner bedeutſamen Wirkungen entfaltet, die trennende Kraft der Landesgränzen zwiſchen den verſchiedenen Völkern zu mindern. Wie ſtark und allerwärts namentlich die Engländer ihre Kapitalien bei dem Eiſenbahnbau der Fremde koloniſiren, wurde ſchon bemerkt. Daneben möchte ich aber noch ganz beſonders wenigſtens auf die außerordentlich ſtarke Betheiligung der deutſchen Kapitalien an den nordamerikaniſchen Eiſenbahnen hinweiſen. Gerade dieſe iſt die Urſache, warum man jetzt auch in Deutſchland nach dem Kurswerth amerikaniſcher Papiere ſich ſtetig und rührig genug erkundigt. Die vergleichweiſe ſehr ſtarke Rente der nordamerikaniſchen Bahnen — durchſchnittlich 6—7 % — die von Staatslaſten faſt ganz unberührte, in faſt vollſtändiger Freiheit daſtehende Verwaltung derſelben zieht mächtig an. Wenn von Amerika her berichtet wird, daß vom 1. Juni 1848 bis zum letzten Juli 1852 eine weitere Uebertragung von nordamerikaniſchen Eiſenbahnantheilen an europäiſche Beſitzer um 60 Millionen Dollars erfolgt ſei, ſo kommt von dieſer gewiß nicht zu hoch gegriffenen Summe ſicherlich ein ſehr erheblicher Theil auf Deutſchland. Nun ſtelle man aber nicht die Kapitaliſtenbetheiligung an einer Eiſenbahn im Auslande mit einer Betheiligung an Anleihen des Auslandes gleich. Jene iſt eine Betheiligung an Betriebsunternehmungen des Auslandes, und wir haben hier nichts Anderes vor uns, als eine in großem Maßſtab ausgeübte freie Induſtrie, Geſchäftsunternehmungen, zu deren Betrieb der Ausländer weder einer Niederlaſſungsbewilligung, noch einer Konceſſion benöthigt iſt.

Ich habe es bei einer früher nahe gelegten Veranlaſſung abſichtlich unterlaſſen, auf jene Menge anſtößigſter Erſcheinungen einzugehen, welche das Auftreten der Werthpapiere von Privateiſenbahnen auf dem Geldmarkte der Börſenwelt hervorgerufen hat. Die Gegner der Privateiſenbahnen unter allen Umſtänden haben gerade aus der Widerlichkeit und entſittlichenden Wirkung der Spekulation mit Eiſenbahnaktien eine weſentliche Stütze für

die heftigſten Angriffe entlehnt. Wie ſehr man indeſſen die Wahrheit ihrer Nachweiſe über die Art und die Wirkung dieſer Schwindeleien und Betrügereien zuzugeſtehen bereit ſein mag, man muß — will man unbefangene Gerechtigkeit des Urtheils walten laſſen — ſich hüten, die Privateiſenbahnen für das Auftreten von Operationen und Manipulationen verantwortlich zu machen, die ſchon lange vorher, und nicht einmal erſt zu Law's Zeiten aus kranken Stellen und Richtungen in der modernen Welt hervorgetrieben worden ſind. Die Privateiſenbahnen haben ſie nicht hervorgerufen und würden ſie durch ihr Ausbleiben oder Verſchwinden nicht beſeitigen; ſie haben nur eine beſondere Gelegenheit, einen neuen Tummelplatz dargeboten; und ein ſolcher wird ſich, ſo lange die urſächlichen Kräfte bleiben, immer finden. Hat ihn doch in dieſem Sommer auch wieder der Kornhandel darbieten müſſen. Starke Krankheiten werden gewöhnlich nur unter großen Schmerzen beſeitigt. So ſehr jeder Wohlmeinende Geſetze, wie die preußiſchen gegen den Aktienunfug willkommen heißen mag, es ſcheint, als ob die Völker von ſolchen Uebeln nur durch großen Schaden befreit würden, der leider im Einzelnen Diejenigen am wenigſten trifft, die ihn vor Allen verdient hätten. Das aber wird manchem Staatswirth anfänglich wunderlich genug erſchienen ſein, daß gerade die Eiſenbahnpapiere, die doch — weil ihr eigentlicher innerer Werth überhaupt ſchwierig und nur vermittelſt techniſcher Kenntniſſe einigermaßen genau beſtimmbar iſt, weil weiterhin nicht nur dieſer eigentliche Werth vergleichweiſe geringen Schwankungen unterworfen, ſondern auch jegliches Steigen deſſelben für die Vorausberechnung ziemlich offen gegeben iſt, — großen Kursſchwankungen weniger ausgeſetzt ſein ſollten, durch die abgefeimten Handgriffe und die groben Täuſchungsmittel einer rückſichtslos eigennützigen Spekulation in die allerſtärkſten und faſt unglaublichen Kursſchwankungen hineingetrieben werden konnten. Je größer nun die Kapitalmaſſen waren, um ſo ſtärker und allgemeiner wirkend dieſe Schwankungen — ein grauſiges Memento für die bodenloſe Unſicherheit des beweglichen Beſitzes in den Händen Derjenigen, welche dieſes Spiel zur Erwerbsarbeit ausgewählt haben. Nordamerika, England und Frankreich haben die widerlichſten und verderblichſten Wirkungen deſſelben erlebt. Aber Nordamerika und England ſind, wenn auch erſt durch großen Schaden, klüger und weiſer geworden. Während in Nordamerika insbeſondere bei neu auftretenden Eiſenbahnen wenigſtens eine ſehr große Zahl der Aktien in die Hände der die Trace umwohnenden Grundbeſitzer und Induſtrieunternehmer kommt, die ſie behalten wollen, — in der Schweiz bereitet ſich ein ähnliches Verhältniß vor, — hat die engliſche Betriebsweiſe den Raum für Kursoscillationen bedeutend verengert, und das auf die reellen Erfahrungen aufmerkſame Publikum iſt hinlänglich über die

Glaubhaftigkeit chimärischer Entwürfe aufgeklärt. In Frankreich dagegen gilt bis zur Stunde der Satz: l'appétit vient en mangeant; auf die Spielwuth der Börsenmänner unter Louis Philipp ist die Raserei der Börse und ganzer Volksklassen unter Louis Napoleon gefolgt. Wenn man in französischen Blättern liest, daß der Kurswerth der Aktien von den 16 französischen Bahnen am 1. Juni 1852 (zusammen 809,815,000 Fr.) gegenüber dem Kurswerth vom 2. Dec. 1851 (zusammen 529,243,750 Fr.) eine Werthzunahme von 280,571,250 Fr., d. h. um 53 % zeige, oder daß die Aktien dieser 15 Bahnen (mit Ausschluß von Paris-Versailles linkes Ufer) am 1. Juli 1852 gegenüber dem 1. Juli 1851 gar eine Wertherhöhung um 342,131,485 Franken erkennen ließen, so mag man immerhin einen recht starken Faktor dieses Ergebnisses in der Prinz-Präsidenten- und Kaiserberuhigung erblicken, welche zu immer größerer Zuversicht der Aktienspieler über das zerrissene Land kam. Indessen hüte man sich, darauf Alles zurückzuführen in einem Staate, wo sich ununterbrochen, unter jeder politischen Konstellation auf dem Eisenbahnaktienmarkt den Haussiers die Baissiers gegenüberstellen; wo jede, die kleinste wie die dümmste Nachricht aus weitester Ferne zu berechneten Manoeuvres zugestutzt und verbraucht wird und die Hausse selbst zugleich wieder ein Mittel ist für weitere Absichten, auch für officielle. Auch bedenke man, daß selbst an dem ruheseligen 1. Juli 1852 z. B. die Nordbahnaktie (620 Franken) noch lange nicht auf dem Stand des grollenden Jahres 1845 (715 Fr.) angelangt war. Bei der Betriebsweise in dem letztern Jahre wies eine Kommission der Deputirtenkammer mit Recht nach, daß die Bruttoeinnahme der Bahn auf 18,855,000 Fr. zu veranschlagen sei. Sie hat aber kein Wort darüber verloren, daß eine fünfprocentige Rentirung der Aktien zum Stande von 715 Fr. (bei 45 % Betriebskosten eine weit stärkere Bruttoeinnahme voraussetzen würde, als sie noch 1852 war, wo sie über 30 Millionen betrug: Angesichts solcher Erscheinungen, die jeder aufmerksame und kundige Betrachter augenblicklich und überall vermehren kann, vermag man den Wunsch nicht zu unterdrücken, es möchte jede wohlmeinende Regierung bei der Konzession von Privateisenbahnen zur officiellen Kunde der Landesangehörigen eine Darlegung der gewöhnlichen Börsenmanoeuvres und des Verhältnisses der Eisenbahnaktien zum Getriebe der Papierspekulation bringen lassen; ich meine, das wäre der beste Schutz für Jeden, der vor Täuschungen bewahrt bleiben will.

Jene großen Kapitalmassen, welche wir als Anlagekosten der Eisenbahnen verzeichnet finden, sind überall für eine ganz kleine Reihe ökonomischer Produkte und Kräfte verausgabt worden, vorab für Arbeitslöhne und Grunderwerb und zunächst dann für Eisen und Holz. Bei dem ko-

loſſalen Umfange des Verbrauches iſt überall eine erſichtliche Preisſteigerung dieſer Gegenſtände eingetreten und aufrecht erhalten worden. Die bedeutende Steigerung des Eichenholzpreiſes in den letzten zwanzig Jahren iſt Jedermann bekannt; ſie muß ohne Zweifel auf den enormen Verbrauch von Eichenholzſchwellen zum größten Theile zurückgeführt werden. Wir wollen überhaupt nicht die alleinige, nur die gewaltige Einwirkung des Eiſenbahnbaues auf die Preiſe behaupten. Dieſe gilt aber auch ohne Frage für die Steigerung der Preiſe des Eiſens; ſie läuft der Ausdehnung der Eiſenbahnbauten ganz parallel. Der lebhaftere Bau in dem Jahre 1835 ſteigerte den ſchon 1834 erhöhten Preis des Eiſens in England von 6½ auf 7½ Pfd. St.; die Eiſenbahnbauwuth in 1836 warf ihn auf 11 Pfd. St. Eine erweiterte Produktion führt zwar dann bald zu Verbeſſerungen und Erſparungen; der neue Konſum bewährt aber doch ſeine Wirkung ſo, daß er den Rücklauf der Preiſe hemmt oder mindert. Doch iſt in den letzten Jahren ein fortwährender Aufſchwung bemerkbar. Im December 1852 waren in London manche Eiſenſorten wegen der Beſtellungen auf Schienen gar nicht zu erhalten und für Eiſenbahnſchienen wurden 9½ Pfd. pr. Tonne gewährt. Wer die Arbeitslöhne etwa von 1853 mit 1833 vergleicht, wird überall finden, ſie ſind durchſchnittlich um 25 % geſtiegen, und gerade auch die für ländliche Arbeit. Die Einwirkung der Auswanderung iſt erſt in den allerletzten Jahren etwas ſtärker erſichtlich und doch nur lokal; zumal auf dem Kontinent, wo nicht der Handarbeiter auszuwandern pflegt. Zum Bau der Eiſenbahnen zogen die Arbeiter Hunderte von Stunden weit; wer hat nicht die mißvergnügten Geſichter der Tagelöhner über die ſchleſiſchen Arbeiter im mittleren und weſtlichen Deutſchland geſehen? In einem großen Abſtande ertönten den Eiſenbahnen entlang die Klagen der Grundbeſitzer über Mangel an Handarbeitern, d. h. über den geſteigerten Lohn der Arbeit. Wo der Oekonom höchſtens etwa 6, 7 oder 8 Silbergroſchen zugeſtand, gab die Eiſenbahnverwaltung mindeſtens 10, gewöhnlich 12 und noch darüber. Dieſer raſche Aufſchwung des Taglohnes war um ſo folgenreicher, weil der Taglohn, ſofern außergewöhnliche Kriſen fern bleiben, ſich im Großen nur ſehr langſam zu heben oder zu ſenken pflegt. Wenn der Taglohn ſich hebt, erweitert ſich aber bald der Kreis der Bedürfniſſe, deren Befriedigung dem Handarbeiter als die Nothwendigkeit der Gewohnheit erſcheint. Neben der Preisſteigerung des Werthes der Grundſtücke durch die Ermöglichung oder Erleichterung des Transportes ihrer Produkte — von der wir ſpäter reden werden — hat man die Preisſteigerung durch den Konſum der Eiſenbahnbauten ganz überſehen. Man unterſchätze ihn nicht; wenn man die Länge der Eiſen-

nlinien und die Breite des Bahnkörpers mit ſeinen Dependenzen über-
it und dazu die gewaltigen Räume ſchlägt, welche die Bahnhöfe u. ſ. w.
nſprucht haben, ſo kommt manche Quadratſtunde zum Vorſchein. Wich-
:r aber iſt noch, daß die Eiſenbahn überall die kultivirteſten Landes-
cken nothgedrungen aufſucht und gerade die größten Flächen aus dem
rthvollen Gartenlande um die großen Städte herum herausnimmt. Die
otiſchen Gemarkungen, für welche das Land den größten Werth hat, ſind
ſtärkſten heimgeſucht worden.

Sobald die Eiſenbahnen in Betrieb geſetzt wurden und ihre Vorzüge
r den übrigen Transportmitteln praktiſch einleuchteten, mußte insbeſon-
:e die bedeutende Verwohlfeilerung des Verkehrs mächtige Wir-
ıgen hervorrufen. Nicht nur, daß die Reiſenden zu Pferd, zu Wagen
d zu Fuß und die Gütermengen, welche ſchon früher in derſelben Trace
ördert wurden, der Eiſenbahn zufielen, es ſtrebten auch benachbarte Weg-
htungen nach einer Einmündung von der Seite her, ſo daß aus vielen
ızelnen Verkehrsflüßchen ein mächtiger Strom zuſammenfloß. Ueberall
gte die Erfahrung des Lebens, daß auf einer neu errichteten Eiſenbahn
ld mehr wie eine doppelt ſo ſtarke Menge von Gütern und Perſonen
ördert wurde, als man aus dem vorher beſtehenden Verkehr zuſammen-
hnen konnte. Als z. B. 1842 die Kommiſſion der Deputirten in Wür-
nberg eine genaue Zählung der Reiſenden auf allen für die anzulegende
ſenbahn in Frage kommenden Routen vornehmen ließ, ergab ſich eine
mme von 69,249 auf die Wegſtunde jährlich; die Kommiſſion nahm
er im Hinblick auf die anderwärts gewonnenen Erfahrungen mittelſt einer
ahrſcheinlichkeitsrechnung 113,533 Perſonen an; doch kamen im Jahre
50 auf eben dieſen Bahnen 155,000 Reiſende auf die Wegſtunde.
hnliche Ergebniſſe ſind bei jeder Eiſenbahn nachzuweiſen. Man hat ſo
ſelbſt mit heiter geſtimmten Beweisführungen darauf verwieſen, daß
ch die mächtigſte Verkehrserleichterung wohl den Verkehr anregen, bele-
ı, concentriren, nicht aber einen überhaupt neuen Verkehr ſchaffen
ne. Es giebt indeſſen überall, ich möchte ſagen, einen latenten Ver-
r. Er iſt gebunden durch die vorhandene Beſchaffenheit der Transport-
ttel. Die Höhe der gebräuchlichen Transportkoſten und ſie allein hält
:ſe Güter und Perſonen der Verkehrsbewegung fern. Die eintretende
:leichterung und Koſtenminderung beſeitigt das einzige Hemmniß, entfeſ-
t den Verkehr, macht ihn frei; je ſtärker die Minderung, um ſo größer
e Maſſe der in den Verkehr alsbald übergehenden Gegenſtände. Dies iſt
e verkehrſchaffende Wirkung der Eiſenbahnen. Sobald dann neue Gü-
r einen erſten Abſatz in der Ferne finden, leiten ſie auch eine Rückbewe-
ng, einen Austauſch, eine Rückfracht ein, die vorher nicht eintreten konnte.

Dieſes Kettenſpiel des Transportes verſtärkt ſich alſo mit der Zeit von ſelbſt und insbeſondere dann auf den Eiſenbahnen auch mit jedem höheren Reſultat des Betriebsfortſchrittes, der zunehmenden Verwohlfeilerung. Welche Maſſen von Menſchen und Gütern ſind heutzutage täglich in dieſer Bewegung. Eine friedliche Völkerwanderung, nur daß ſie ununterbrochen fortgeht, nach Millionen ſtatt nach Hunderttauſenden zählt und zum größten Theil innerhalb der Gränzen des Heimathlandes verbleibt. In Großbritannien und Irland wurden 1851 85,391,095 Perſonen befördert, eine Zahl, die mehr als das Dreifache der Summe der Geſammtbevölkerung beträgt; die eine London-Northweſtern-Bahn beförderte 7,900,000 Perſonen. In Frankreich bietet eine, wenn auch durchaus nicht die frequenteſte Bahn eine lockende Gelegenheit zu einem Ueberblick mehrerer Jahre. Die Bahn Paris-Verſailles rechtes Ufer wurde im Auguſt 1839 eröffnet und beförderte im erſten Betriebsjahr 2,408,360 Perſonen. Mit dem November 1852 ging ſie in die Verwaltung der Weſtbahn über, nachdem ſie im letzten Jahre von 4,463,567 Perſonen benutzt worden war. Während ihres dreizehnjährigen Beſtandes hatte die Verwaltung auf ihr und der St. Germain-Bahn eine die Geſammtbevölkerung Frankreichs überſteigende Anzahl von Perſonen befördert, nämlich 37,437,743. In ähnlichen enormen Zahlen ſtellt ſich die Stärke des Waarentransportes auf dieſen Eiſenbahnen heraus. Es mag ſtatt weiterer Angaben genügen, darauf hinzuweiſen, daß im großen Durchſchnitt auf drei Perſonen etwa dieſelbe Einnahme fällt, wie auf 20 Centner Waaren, und daß die Einnahme vom Waarentransport bald etwas über, bald etwas unter der Einnahme vom Perſonenverkehr geſtanden hat. Die engliſchen und franzöſiſchen Bahnen eignen ſich nur deshalb zu kurzen Nachweiſen vortrefflich, weil wir dorten längere Bahnen und namentlich in England ſchon ein ausgebildeteres Netz vor uns haben. Im Uebrigen iſt die Frequenz z. B. der deutſchen Eiſenbahnen namentlich wegen der bei dem niedrigeren Tarife bedeutend größeren Betheiligung der unteren Volksklaſſen ſchon jetzt *verhältnißmäßig* weit ſtärker. Denn während auf jedem betriebenen Kilometer in England 6300 einſteigende Perſonen jährlich gerechnet werden, ſtiegen in Belgien 6700 Perſonen ein, in Baden 6870, in Würtemberg 7210 u. ſ. w. Auf den belgiſchen Bahnen wurden 1851 4,355,756 Perſonen befördert, auf 22 vollſtändig betriebenen preußiſchen Bahnen 9,288,096 Perſonen und 56,409,691 Centner Güter, auf den ſächſiſchen Staatsbahnen 1,302,224 Perſonen und 7,593,282 Ctn. Güter, auf den badiſchen Bahnen, ehe die Revolution die Frequenz für die folgenden Jahre bis zur Stunde verminderte, im Jahre 1847: 2,366,857 Perſonen u. ſ. w.

Dergleichen ſummariſche Abſchlüſſe von Betriebsrechnungen pflegen

ein mannigfaltiges Detail vor ſich zu haben, aus welchem ſich manche wichtige Wahrheit ergiebt. Vor Allem erkennt man überall, daß der weitab größte Theil des Perſonenverkehrs auf die von den unteren Ständen benutzten niedrigeren Wagenklaſſen, der weitab größte Theil des Waarentransportes auf die wohlfeileren und voluminöſeren Güter fällt; mir iſt nur ein einziges Beiſpiel vom Gegentheil vorgekommen, nämlich auf der franzöſiſchen Nordbahn, wo die Einnahmen, — auch hier nicht von ferne die Zahl der Reiſenden — der erſten Wagenklaſſe einmal (1851) die ſtärkſten waren; dieſes Reſultat wurde wohl weniger durch die Einrichtung von Trains expresses ausſchließlich für die erſte Wagenklaſſe, als durch den außergewöhnlichen Zudrang reicher Reiſenden, welche auf dieſer Bahn zur Induſtrieausſtellung in London eilten, herbeigeführt.*) Es liegt hier jedenfalls ein laut redender Beweis vor, welche humane und auf die Verbeſſerung der Lage der unteren Volksklaſſen hinarbeitenden Elemente die moderne Kulturentwickelung trotz aller Rabuliſtereien ſocialer Raufbolde in ihrem Schooße trägt. Zeigt ſie doch dieſen Zug überall, ſelbſt wo es ſich um die Befriedigung der „vornehmſten" Genüſſe, der Kunſtgenüſſe, handelt. Oder ſollte z. B. der Entwicklungsgang der zeichnenden Künſte von dem Unicum des Originales für einen reichen Mann zur Vervielfältigung des Kupferſtiches, des Stahlſtiches, der Lithographie u. ſ. w. einer Deutung dunkler ſein? In jener aus dem Verkehr der Eiſenbahnen feſtgeſtellten Thatſache liegt zugleich ein, wie mir ſcheint, ganz allgemeines, wichtiges Geſetz des Verkehrs erſchloſſen, das nämlich, daß jede Erniedrigung der Transportkoſten die Verkehrsfähigkeit der werthgeringeren Güter ſtärker hebt, als die der werthhöheren Güter. Der einfache, aber zwingende Grund liegt in dem Umſtand, daß die Transportkoſten bei den erſteren eine ſtärkere Quote ihres Preiſes ausmachen, als bei den letzteren. Wenn für einen Centner Waaren von 6 Thlr. Werth und für einen zweiten von 12 Thlr. Werth die Transportkoſten 1 Thlr. betragen, ſo machen ſie im erſteren Falle $1/6$ des Werthes, im letzteren $1/12$ aus. Fallen die Transportkoſten auf $1/2$ Thlr., ſo machen ſie $1/12$ und $1/24$ des Werthes aus, dem Verkäufer des erſteren Centners verbleiben aber erſt 5 und dann $5\,1/2$ Thlr., dem des zweiten erſt 11 und dann $11\,1/2$ Thlr., d. h. dem erſteren verbleibt nach der Koſtenminderung $1/10$ *des früheren Erlöſes mehr*, dem letzteren nur $1/22$. Dieſes Geſetz findet eine durchaus *gleiche Anwendung auch auf den Perſonenverkehr* der reicheren und ärmeren

*) 434,307 Reiſende der erſten Klaſſe lieferten eine Einnahme von 5,421,622 Fr., 974,760 der zweiten Klaſſe 4,215,759 Fr. und 2,571,174 der dritten Klaſſe 4,683,037 Fr.

Volksklaſſen, weil die Transportkoſten in dem Perſonenverkehr von der Geſammtſumme des ſtärkeren Beſitzes einen geringeren Theil betragen, als von der des geringeren. Die Wirkung dieſes Geſetzes wird nun durch die Eigenthümlichkeit des Eiſenbahn- (wie des Dampfſchifffahrt-) Verkehres dadurch noch verſtärkt, daß (wenn wir nur abſehen von den Ausnahmeverhältniſſen der Schnellzüge) alle bei dem Transport zunächſt beabſichtigten Zwecke, insbeſondere auch derſelbe Grad von Raſchheit der Translokation den unteren Volksklaſſen zu einem geringeren Preiſe geboten werden, als den reicheren, ſobald wir bei dieſen auch an dieſer Stelle eine wirkſame Macht der Sitte vorausſetzen dürfen. Welche bedeutſame Folgen namentlich auch aus jenem Geſetz des Gütertransportes für Landwirthſchaft und Gewerbe hervortreten müſſen, werden wir bald ſehen. Das aber möge im Hinblick auf die ſtarke Benutzung der Eiſenbahnen durch die unteren Stände hier noch hervorgehoben werden, daß die Staatsregierungen gegen die Behandlung derſelben auf ſo vielen Privateiſenbahnen geſetzlich haben einſchreiten müſſen. Mußte in England das Parlament mit Conceſſionen von Parallelbahnen und durch geſetzliches Heiſchen einer billigeren Klaſſe gegen die hohen Preiſe eingreifen, ſo war dort auch, ehe die Berechnung des Eigennutzes durchdrang, in der That eine oft widerliche Rückſichtsloſigkeit gegen die Reiſenden der billigſten Wagenklaſſe im Schwang. Und wenigſtens noch 1851 hatte die dritte Wagenklaſſe keine Fenſter zu derſelben Zeit, wo auch die franzöſiſche Regierung (bei Gelegenheit der Conceſſion der Straßburg-Weißenburger Bahn) der Baſel-Straßburger Bahnverwaltung erſt Vorhänge für die Wagen dritter Klaſſe aufnöthigen mußte. Aus demſelben Jahre ſtammt jene „öſterreichiſche kaiſerliche Verordnung," welche z. B. im §. 22 einfach feſtſetzt: ſelbſt in den niedrigſten Klaſſen müſſen die Wagen mit Fenſtern verſehen ſein.

Eine andere wichtige Thatſache beſteht darin, daß auf allen Eiſenbahnen gegen die früheren Erwartungen der Transport zwiſchen kleineren Entfernungen, insbeſondere auch bei dem Perſonenverkehr, nicht nur weitab der ſtärkſte iſt, ſondern auch die ſtärkere Quote der Einnahmen bildet. Dieſe Thatſache ſteht in ſofern mit der vorher erwähnten in einem gewiſſen Zuſammenhange, als die Perſonen in der erſten oder in der erſten und zweiten Klaſſe durchſchnittlich weit größere Strecken zu durchfahren pflegen. Man erkennt daraus, daß jede Eiſenbahn, auch wenn ſie über die Landesgränze hinaus mit ausländiſchen Bahnen in Verbindung ſteht, die größten Dienſte den ihr benachbarten Landesbewohnern und dem kleinen Verkehr leiſtet, dagegen die weltbereiſenden Touriſten und die Vergnügungsfahrten der vornehmen Welt viel weniger in Frage kommen. Die Erfahrung hat ſchlagend den viel kurſirenden Wahn widerlegt, als

ſeien die Eiſenbahnen ein Luxusartikel, deſſen Genuß Jeder, der wolle, ſich verſchaffen und zu jedem Preiſe bezahlen möge. Jede Eiſenbahn hat eine kosmopolitiſche, eine internationale, eine binnenländiſche und eine lokale Bedeutung; auch bei den rieſigſten „Weltbahnen," welche von einem Ende des Kontinentes zum andern ſtreben, ſteht auf jedem Territorium die binnenländiſche und lokale Bedeutung weit voran. Darin liegt der Grund, warum man ſich bald von dem Irrthum des engliſchen Grundſatzes überzeugen mußte: die kürzeſte Linie ſei immer die beſte. Dem Touriſten, dem fremden Reiſenden im Perſonenverkehr entſpricht im Gütertransport das Tranſitgut; Jedermann weiß jetzt längſt, daß die hochwichtige Rolle, welche die Tranſitberechnungen in den Eiſenbahnbauentwürfen früher ſpielten, durch die wirkliche Erfahrung nicht bewährt worden iſt. Doch möge man auch den internationalen Verkehr, ſo mächtig er durch die Eiſenbahnen verſtärkt und erweitert worden iſt, nur ja nicht dadurch zu heben ſuchen, daß man der weit größeren Bedeutung des binnenländiſchen Verkehrs vergißt. Belgien iſt ein kleines Land und ſteht als ein rührig induſtrielles und ſelbſt durch ſeine zwingenden Bedürfniſſe in einem lebhaften Verkehr mit Frankreich und Deutſchland. Nach dem Rechenſchaftsbericht der belgiſchen Staatseiſenbahnen von 1851 hat der Verkehr zwiſchen Belgien und Deutſchland, der belgiſch-rheiniſche Verkehr über Herbesthal betragen 1,530,448 Fr.; der belgiſch-franzöſiſche über Mouscron und Quiévrain 1,155,348 Fr.; der Tranſit durch Belgien 629,687 Fr.; der internationale Verkehr zuſammen alſo 3,315,483 Fr., d. h. etwa ein Fünftel der Geſammteinnahme von 15,968,805 Fr.

Indem die Eiſenbahnen die Transportkoſten erniedrigt haben, iſt unmittelbar mit ihrem Betrieb eine gewaltige Kapitalerſparung, beziehungsweiſe eine Verwendungsfähigkeit von großen Werthmengen für die Befriedigung anderer Bedürfniſſe herbeigeführt worden. Und man bedenke, es handelt ſich hier durchaus nicht um ein Ergebniß jenes Erſparens, welches ſeine Frucht durch überlegte Entſagung auf den Konſum bringt; es wird nicht nur nach wie vor daſſelbe, ſondern weit mehr und beſſer für geringere Koſten dargeboten. Einen Ueberſchlag der Summen, um welche es ſich hier handelt, kann man ſich in dieſer Weiſe machen. Nehmen wir an, daß die Eiſenbahn die früheren Transportkoſten für Perſonen und Güter auf die Hälfte reducirt, und daß die Stärke des Verkehres gegen früher verdoppelt wird, ſo würde dasjenige, was an den Transportkoſten derſelben Summe von Perſonen und Gütern, die vor der Errichtung der Eiſenbahnen in wirklichem Verkehr waren, erſpart wird, in 50 %

der Gesammteinnahmen der Eisenbahn sich darstellen. Wirft man dagegen den Blick auf die Gesammtmasse des neuen Verkehrs, in welchem eine Menge von Personen und Gütern auftreten, die früher gar nicht in Transport sich befanden, so muß man sagen: wenn auch nach der Errichtung der Eisenbahnen von einem Lande im Ganzen dieselbe oder auch eine viel größere Summe für die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses verausgabt wird, so wird doch jetzt für eine der früheren gleiche Summe eine doppelte und noch größere Menge von Verkehrsbedürfnissen befriedigt. Und das sind eben die beiden Proceduren, wie Kapital gesammelt wird. Die Ersparung an Kosten des Personenverkehres kommt unmittelbar dem Reisenden, mittelbar aber auch dem Ganzen zu Gute, so weit dasselbe an der Kapitalersparung durch die Einzelnen betheiligt ist. Die Ersparung an den Gütertransportkosten kann dem Producenten und Absender oder dem Konsumenten oder beiden zugleich nutzbar werden; für die Dauer aber verfällt sie dem Konsumenten, weil es ein allgemeines wirthschaftliches Gesetz ist, daß die Produktionskosten der Güter ihren Marktpreis reguliren, und für den fern wohnenden Konsumenten sind die Transportkosten ein Bestandtheil der Produktionskosten. Diese Wirkung der Kapitalersparung wird aber nun durch die außerordentliche Steigerung in der Geschwindigkeit des Transportes ungemein verstärkt. Der englische Ausspruch: Zeit ist Geld, welcher neben einer banausischen Bedeutung auch eine ideale hat, ist gerade durch die Eisenbahnen landläufig geworden. Nur möge man beherzigen, daß das Time is money ebensowohl für die Beschleunigung des Waarentransportes, wie für den Personenverkehr gilt. Für den Menschen ist die Zeit Geld, weil er Zeit braucht zur Arbeit, zum Gelderwerb. Wenn ihm deshalb durch eine Beschleunigung des Transportes die Zeit verkürzt wird, welche er zu Fuß oder im Wagen ohne Arbeitsverdienst und Gelderwerb hinbringen muß, so wird ihm die für Gelderwerb anzuwendende Zeit vergrößert. Auch dieser reelle Vortheil der Eisenbahnen kommt ganz den arbeitenden, gelderwerbenden und gar nicht den genießenden, kapitalverzehrenden Klassen, und Jedermann nur in eben dem Maße zu Gute, als er auf jener Seite steht. Die Summen, welche hier durch die Eisenbahnen gewonnen werden und als ein gewaltiger Zuwachs an Bedingungen zur Steigerung des privaten, wie des Nationalreichthums angesehen werden müssen, sind gar nicht zu veranschlagen. Aber man denke nur etwa an einen armen Handwerker, dessen Tagverdienst 48 Kreuzer beträgt und der zu einer Fußwanderung nach einem 8 Stunden entfernten Platze genöthigt ist. Abgesehen von allen Extraausgaben, die eine Reise auch dem Aermsten bringt, müßte er wenigstens 1 fl. 36 Kr. Ar-

beitsverdienſt und, ich will nur ſagen, 1 fl. für die Lebensmittel zweier Tage daran geben, während er jetzt auf einer baieriſchen Bahn, ſelbſt ohne Rückſicht auf eine etwaige freie Retourfahrt, in einem Vormittag für die Reiſe und ſeine Geſchäfte Zeit genug behält, und alſo nur 48 Kreuzer für die Fahrt, 15 für ſeinen Lebensunterhalt zu verwenden braucht. Aehnliches gilt natürlich für alle arbeitenden Stände, und je größer der Taglohn, je weiter die Fahrt, je öfter die Nöthigung dazu, um ſo größer wird der Gewinnſt an Geld durch den Minderverbrauch an Zeit. — Für den Waarentransport gilt durchaus dieſelbe Reihe wichtiger Wahrheiten. Einfach durch die vermehrte Raſchheit des Transportes — wir ſchließen hier jeden Gedanken an die Koſtenverminderung ausdrücklich aus — wird eine große Menge von Gütern dem Verkehr überhaupt erſt übergeben, welche vordem außerhalb deſſelben überhaupt oder wenigſtens außerhalb des Verkehres für weitere Entfernungen ſtanden. Man hat dieſe Wirkung längſt an der erſt mit den Eiſenbahnen eingetretenen Verſendung von Eßwaaren, wie friſche Butter, Gemüſe, friſches Fleiſch, Milch oder Blumen u. ſ. w. bemerkt, und in der That erſtaunt man über die enormen Gewichtsmaſſen, mit welchen ſolche Güter, die bei einem weniger raſchen Transport vor der Erreichung ihres Zieles verderben würden, jetzt in allen Betriebsverzeichniſſen der Eiſenbahnen ſich aufgezeichnet finden. Von wenigſtens gleicher Bedeutung erſcheint mir indeſſen doch auch eine zweite Thatſache. Die Marktpreiſe aller Güter ſind in einer ununterbrochenen Bewegung. Wenn nun Güter, z. B. Getraidefrüchte, und insbeſondere in Zeiten der Theuerung, aus weiter Ferne in Anſehung der Höhe der beiderſeitigen Getraidepreiſe und der Transportkoſten zum Vortheil des Verſenders, wie des Abſenders ſchon kommen könnten, ſo bildet doch die mögliche Schwenkung der Preiſe von der Zeit der Abſendung an bis zur Zeit der Ankunft der Früchte in den Erwägungen des Abſenders an ſich und um ſo mehr ein Motiv zum Zurückhalten, weil bei hohen Preiſen eher ein Rückſchlag als ein Aufſchlag zu gewärtigen iſt. Je länger deshalb der Transport dauern muß, um ſo ſtärker wirkt dieſes Motiv dahin, daß verſendbare Güter dem Transport in die Ferne nicht übergeben werden. Natürlich gilt dieſer Satz auch umgekehrt, und es iſt gar nicht zu bezweifeln, daß nicht die größere Billigkeit des Transportes allein, ſondern gerade auch die größere Geſchwindigkeit z. B. die Anſchwellung der von Nordamerika dem europäiſchen Kontinent jährlich, und zumal in Zeiten der Theuerung, zugeſendeten Maſſen von Lebensmitteln bewirkt hat. Ich erinnere nur noch an die Verhältniſſe während der Geltung jener „gleitenden Scala“ für die Korneinfuhr Englands. Denn es iſt notoriſch, daß man in Nord-

amerika auch dann noch von Getraideſendungen nach England abſtand, wenn das Verhältniß der Preiſe in England und Amerika auch unter Berückſichtigung der Transportkoſten lockend genug war; man beſorgte eben, es möchte bis zur Ankunft der Sendung der dargebotene Gewinn wieder unmöglich geworden ſein. Endlich aber kann nun auch der Abſender, wenn der Transport raſcher iſt, auch ſchon bei einem geringeren Unterſchied der Preiſe, d. h. in dem häufigeren Fall ſeine Waaren dem Verkehr in die Ferne übergeben. Hier handelt es ſich um eine Thatſache, die mich zu dem Ausſpruch veranlaßte, daß der Satz: Zeit iſt Geld, ebenſowohl auf die Beſchleunigung des Gütertransportes Anwendung finde. Während des Transportes nämlich ruht nicht blos die „Geld" verdienende Arbeitskraft des Menſchen, ſondern auch die zinswerbende Kraft der in den Waarengütern umſchloſſenen Produktivkapitalien. Mit anderen Worten, während des Transportes iſt das werbende Kapital temporair ein todtes. Jede Verkürzung der Transportzeit wirkt dann ebenſo, wie für den Perſonenverkehr. Der Verluſt wird geringer; dieſelbe Kapitalkraft kann raſcher wieder zur werbenden Verwendung kommen u. ſ. w. Dieſe Erſparung an „Geld" durch Erſparung an Zeit kommt für die Dauer der Konſumtion zu Gute, denn ſie iſt eine Verminderung der Produktionskoſten.

Ueberblickt man nun mit einem Male die gewaltige Maſſe von Kapital- und Arbeitskraft, welche unmittelbar und mittelbar durch die Verkehrsverbeſſerungen der Eiſenbahn erſpart wird, ſo muß man alsbald einſehen, hier erfolgt ein mächtiger Zuwachs in zweien von den drei Faktoren aller Gütererzeugung. Jene Transporterleichterungen machen Arbeitskraft und Kapital, die bis dahin für das Transportmittel verwendet werden mußten, frei und verwendbar für die Produktion. Es iſt ein ſegenbringendes Ziel gewonnen, weil jeder wahre ökonomiſche Fortſchritt in der Erleichterung, Verſtärkung, Verbeſſerung, Vermehrung der Produktion beſteht. In dem Maße, als ein Land mithin Eiſenbahnen, die ein wirkliches Verkehrsbedürfniß befriedigen, erwirbt, muß es auch für den Wettkampf auf den Weltmärkten konkurrenzfähiger werden, weil es mit jeder gleich großen Menge von Arbeits- und Kapitalkräften durch eine Erſparung an den Produktionskoſten mehr leiſten kann.

Und hier wollen wir mit dem Leſer eine Wendung machen, um den Blick auf die Einzelnkreiſe in der unterſchiedsvollen Mannigfaltigkeit des ökonomiſchen Geſammtlebens hin zu richten. Wie die wiſſenſchaftliche Nationalökonomie von der ſummariſchen Betrachtung der Bedingungen und Verhältniſſe des „Nationalreichthums," als eines Ganzen, weiterſchreiten muß zur Erörterung des Details, an das der einzelne, kon-

krete Menſch mit ſeinem Wohl und Wehe gekettet iſt, ſo wollen wir auch hier über den Totalwirkungen nicht die Einzelnwirkungen, nicht die Effekte überſehen, wie ſie in den kleinen und einzelnen Kreiſen beſondere Geſtalt gewinnen. Nicht als ob damit die Reihe der ganz allgemeinen Wirkungen abgeſchloſſen wäre; das wäre wegen des innigen Zuſammenhanges aller einzelnen ökonomiſchen Kreiſe unter einander und weil auch an der einzelnen Stelle nur die allgemeine Wirkung eine beſondere Form erhält, an ſich ein ganz verkehrter Gedanke. Aber es mögen von jetzt an dieſe allgemeinen Ergebniſſe als Reſultate einer von den Erſcheinungen in den ökonomiſchen Einzelnkreiſen ausgehenden Erwägung ſich einſtellen.

IV.

Man hat, wo man die Einwirkungen der Eisenbahnen auf die Verhältnisse des Bodens, auf den Landbau und die Rohproduktion überhaupt in Erwägung zog, gewöhnlich vor Allem auf die Thatsache hingewiesen, daß durch die Einrichtung des neuen Transportmittels der Werth und Preis der Grundstücke erhöht werde, und zumal aller derjenigen, welche in größerer Nähe lägen. Bleibt man indessen bei dieser Sentenz stehen und hält man sie in dieser Form für allgemein gültig, so übersieht man Vieles und in Vielem sieht man falsch. Das ist freilich auch so sorglos geschehen, daß man öfter in einem Athem eine allseitige Erhöhung des Werthes der Grundstücke dem Bodenproducenten und wohlfeileres Brod allen Konsumenten in Aussicht stellte. Wir sehen hier gänzlich ab von jener Preiserhöhung der Grundstücke, welche sich als die Folge eines den Fortbetrieb landwirthschaftlichen Anbaues aufhebenden Ankaufs größerer Bodenmassen herausstellt; auch bleibe unbeachtet, daß die neue Verkehrsstraße überall die specifische Bevölkerung in ihrer Umgebung gar bald in stärkerem Grade verdichtet und dadurch allein schon ein stärkeres Steigen der Bodenpreise in den die Trace begleitenden Quadratstunden hervorruft.

Jedes Produkt, das auch außerhalb des Produktionsortes Absatz finden könnte, hat einen durch die Transportkosten abgegränzten Absatzrayon; er wird durch die Linie bestimmt, an welcher der geringere Preis am Produktionsorte mit den Transportkosten dem höheren Preis auf dem fernen Absatzmarkt gleichkommt. Diese Gränzlinie umschließt einen um so kleineren Kreis, je größer die Transportkosten im Verhältniß zum Werth des Produktes sind, d. h. also auch je höher die Transportkosten überhaupt sind und je geringer der Werth des Produktes an sich, und sodann: je höher jene, je geringer dieser im Verhältniß zu dem Volumen und der Schwere des Produktes. Daher gehört das Absatzgebiet der schweren und voluminösen Rohstoffe der Bodenproduktion von Haus aus

zu den beſchränkten. Wir ſehen aber auch, weshalb an ſich jede Minderung der Transportkoſten dem Transport ſolcher Rohſtoffe in ſtärkerem Grade zu Gute kommt, und dann, daß dieſes Reſultat durch die von den Eiſenbahnverwaltungen überall eingeführten niedrigeren Tarifſätzen für jene noch verſtärkt wird. Wo deshalb eine Eiſenbahn errichtet wurde, erweiterte ſie unmittelbar den bisherigen Abſatzrayon der Landbauprodukte ſehr bedeutend. Es wird, wie ſich Jedermann vorrechnen kann, z. B. durch eine Reduktion der Transportkoſten auf $^1/_3$ des früheren Beſtandes in gerader Richtung der Abſatz bis zur dreifach größeren Entfernung möglich, der Gebietskreis des Abſatzes aber damit ein neunfach größerer, wie vorher. Dieſe Steigerung wird dann durch die größere Geſchwindigkeit des Transportes und weiterhin noch inſofern verſtärkt, als in größerer Ferne von den Getraidemärkten, die ja faſt immer in größeren Städten ſich befinden, die Produktionskoſten geringer werden. Ehe man jedoch von dieſen Verhältniſſen aus zu dem Schluſſe über eine Erhöhung des Bodenwerthes nach dem Eintreten einer Verminderung der Transportkoſten vorſchreitet, muß man doch noch einen ſehr bedeutſamen Unterſchied beachten. Es giebt Maſſen von Grundſtücken in ſporadiſch bevölkerten Ländern, deren Produkte wegen der Schwierigkeit und Koſtſpieligkeit des Transportes auf ferne Abſatzmärkte, obwohl ſie dort ſehr willkommen ſein würden, gar nicht verſendet werden können, und die deshalb geradezu werthlos für den Beſitzer ſind. In dieſem Falle befanden ſich z. B. in vielen jüngeren Staaten Nordamerika's längere Zeit hindurch die Grundeigner. Indem ſie deshalb, und oft zum größeren Theil aus ihren eigenen Mitteln, eine Eiſenbahn, die ihnen allein die erwünſchten Dienſte leiſten konnte, zu Stande brachten, erhielt erſt ihr Grundeigenthum überhaupt einen Marktwerth. Und hierbei kann recht wohl der Fall eintreten, daß durch das jetzt erſt auftretende Angebot von Produkten die Preiſe auf den Abſatzmärkten gar nicht oder höchſtens nur ganz vorübergehend geſenkt werden, weil die Zunahme der Bevölkerung an die Vermehrung der Lebensmittelproduktion gebunden iſt. Ein analoges Verhältniß iſt aber auch in altkultivirten und ſtark bevölkerten Staaten in der Weiſe möglich und wirklich eingetreten, daß dem Bodenbeſitzer erſt nach einer eingetretenen Transportkoſtenminderung die Verſendung einzelner beſtimmter Produkte ſeiner Oekonomie möglich wird, die vorher werthlos für ihn waren, ſofern er ſie nicht ſelbſt verbraucht. Gutsbeſitzer in der Nähe von Eiſenbahnen haben ſogar für Produkte einen lohnenden Abſatz gefunden, welche vordem für ihre Oekonomie läſtig waren. — In dieſem letzteren, wie in dem vorher erwähnten Falle iſt nun einem Hinweis auf die Wertherhöhung von Grundſtücken durch die Eiſenbahnen

nichts hinzuzufügen. Anders verhält es ſich dagegen mit jener Werthserhöhung der Grundſtücke in den von Eiſenbahnen durchzogenen Gegenden, mit welcher gleichzeitig das Auftreten wohlfeileren Brotes u. ſ. w. verbunden iſt. Indem durch die Verminderung der Transportkoſten für Getraide u. ſ. w. z. B. auf den dritten Theil ihres früheren Betrages der Abſatzkreis jedes Producenten einen dreifach größeren Radius erhält, kann der Producent — je ferner der äußerſten Linie, um ſo mehr — mit einem für ihn geſteigerten Erlös die Erzeugniſſe ſeines Bodens abſetzen, und demgemäß wird der Werth ſeiner Grundſtücke ſteigen. Weil aber dieſes Verhältniß überhaupt nur möglich iſt, wenn ungleiche Preiſe vorhanden ſind; weil ſodann eine für den Erwerb des Grundeigners wirkſame Ausdehnung ſeines Abſatzrayons nur nach der Seite hin ſtattfindet, nach welcher hin die Getraidepreiſe ſteigen; endlich weil dem auf dem theureren Markte erfolgenden Mehrangebot von Getraide nicht eine gleichzeitige und noch weniger eine gleichzeitige und gleich große Zunahme der Nachfrage zur Seite ſtehen wird, ſo muß ſich der Verdienſt des Grundeigners in der Nähe jenes Marktes und damit auch der Werth ſeiner Grundſtücke eben durch das Herabgehen der Transportkoſten mindern. In der That iſt das auch ſo der Fall und nichts Anderes, ſo weit es ſich hier überhaupt nur um Wirkungen der Transporterleichterung handelt. Nicht eine allſeitige Erhöhung des Werthes der Grundſtücke wird durch die Eiſenbahn herbeigeführt, ſondern eine *Ausgleichung* des Unterſchiedes in dem Werthe der einzelnen Grundſtücke. Aus den Bedingungen allbekannter Verhältniſſe geht es hervor, daß der Werth der Grundſtücke in der Nähe der Städte ſich ſenkt und der der ferneren ſich hebt; durch beide Vorgänge wird der Unterſchied überhaupt geringer. Jede Transporterleichterung mindert die geographiſchen Vortheile der bevorzugten Lage. Indem ſich jene concentriſchen Produktenkreiſe erweitern, mit denen uns *Thünen* ſein ſchönes Geſetz, wenn auch in abſtrakter Auffaſſung, vorführt, wird durch die verſtärkte Menge der die größere Nähe am Mittelpunkt benutzenden Grundſtücke der Vortheil der früher bevorzugten geringer. Dieſe Wirkung iſt ganz allgemein und gilt für jede Art der Bodenbenutzung. Ebenſo findet nicht eine allſeitige Verringerung, ſondern eine *Ausgleichung* der Preiſe des Brotes, des Holzes u. ſ. w. für die Konſumenten Statt, nur daß hier der Vortheil umgekehrt den ſtädtiſchen Konſumenten und überhaupt dem zufällt, der aus größerer Ferne her ſeine Bedürfniſſe befriedigen muß, der Nachtheil dagegen dem ländlichen, beziehungsweiſe dem Konſumenten, der dem Produktionsorte näher wohnt. Welche allgemeine und bedeutende Wirkung dieſes Verhältniß auf die Ausgleichung der großen Unterſchiede in den Lebensmittelpreiſen verſchiedener

änder, namentlich in Nothjahren hat, wie alſo die extreme lokale
oth mehr gemildert und weithin eine Vertheilung des Aufſchlags in den
reiſen und damit auch eine Vertheilung der Entbehrungen bewerkſtelligt
ird, das haben die meiſten europäiſchen Länder 1846 und 1847 mit Freu-
en empfunden. Hat man nun dieſes thatſächliche Verhältniß vorher feſt-
eſtellt und erkannt, dann kann man freilich zum Schluſſe hinzufügen: da-
urch daß mit der Minderung der Transportkoſten ſich die Produktions-
oſten im Ganzen verringern, muß ſich im Ganzen der Werth der Grund-
ücke erhöhen oder der Preis der Lebensmittel u. ſ. w. ſenken. So weit
as Steigen des Angebotes die vorhandene oder zunehmende Nachfrage
bertrifft, fällt der Vortheil dem Konſumenten durch Sinken der Produkten-
reiſe zu, im entgegengeſetzten Fall aber dem Grundeigner durch Erhöhung
es Bodenwerthes. Die zunehmende Dichtigkeit der Bevölkerung wirkt
um Vortheil des Grundeigners, die Erweiterung oder Verſtärkung des
Anbaues von Grundſtücken, die fortſchreitende Erleichterung des Bezugs
us der Ferne wirkt zum Vortheil des Konſumenten. Dabei iſt denn nicht
u vergeſſen, daß Alles, was die Lebensmittelpreiſe ſinken macht, in derſelben
Weiſe auf alle Induſtrieprodukte einwirkt, weil in allen Arbeitslohn bezahlt
wird, der unter dem Einfluß der Lebensmittelpreiſe ſteht.

Es tritt uns hier indeſſen auch ein zweites Geſetz der Transporter-
leichterung von nicht geringerer Wichtigkeit entgegen, welches nur für die-
jenigen Produkte gilt, deren Erzeugung bei vermehrtem Bedürfniß, und
namentlich bei plötzlich verſtärkter Nachfrage, auch mit der größten Anſtren-
gung von dem Menſchen nicht willkürlich verſtärkt werden kann, alſo na-
mentlich für die Bodenprodukte des Landbaues. Die Minderung der Trans-
portkoſten nämlich, durch welche das Abſatzgebiet der lokalen Produktion er-
weitert wird, verringert nicht nur die Unterſchiede der Lebensmittelpreiſe,
welche die Diſtancen des Raumes bedingen, ſondern auch die, welche die
Intervalle der Zeit herbeiführen; ſie machen nicht nur die Preiſe über
weite Strecken hin gleichmäßiger, ſie verringern auch die Schwan-
kungen der Preiſe an derſelben Stelle in verſchiedenen
Zeiten. Und das iſt ein Ergebniß von der ſegensreichſten Folge, wie es
überhaupt ein Kennzeichen vorgeſchrittener und geſunder Kulturzuſtände iſt.
Die Schwankungen in dem Preiſe der Lebensmittel an demſelben Orte wer-
den durch die Unterſchiede in dem Ausfall der Ernten bedingt, mögen ſie
nun durch das langſam wachſende Dräuen einer dauernden ungünſtigen
Witterung oder durch plötzlich eintretende Zerſtörungen elementarer Gewal-
ten herbeigeführt werden. Sind aber ſchon in dem einzelnen Lande die
ſchlimmeren Mißernten, wie die ungewöhnlich reichlichen Ernten öfter mehr
lokal als total, ſo tritt das Ergebniß noch entſchiedener hervor, wenn man

viele Länder eines Kontinentes oder wohl gar mehrere Kontinente zuſammenſtellen kann. Und je größer dann insbeſondere die Menge der geographiſchen Breitegrade wird, um ſo ſtärker ausgleichend wirkt ja zugleich die Verſchiedenheit der hier und dort producirten Getraidegattungen, weil vollſtändige Mißernten wohl ohne Ausnahme nur einzelne Fruchtgattungen treffen. Je abgeſchloſſener nun ein Land auf ſich allein und ſeine Produktion mit ſeinem Bedarf angewieſen iſt, d. h. eben je ſchwieriger und koſtſpieliger die Kommunikation iſt, um ſo ſtärker müſſen die Differenzen der Preiſe zwiſchen den Zeiten des Ueberfluſſes und denen des Mangels ſein. Jeder Fortſchritt in der Transporterleichterung gleicht nach beiden Seiten hin aus, weil bei höheren Preiſen das Abſatzgebiet aus der Ferne her, bei niedrigen der Abſatzrayon nach der Ferne hin ausgedehnt wird. Haben wir deshalb in der ganzen neueren Zeit im Vergleich zum Mittelalter einen ununterbrochenen Fortſchritt in der Transporterleichterung vor uns, ſo ſind ſeitdem auch ebenſo ununterbrochen die Oscillationen zwiſchen den Preiſen der Hungerjahre und der Ueberflußjahre, wie zwiſchen den Differenzen, die innerhalb dieſer extremen Gegenſätze liegen, vermindert worden; darüber könnte man Hunderte von geſchichtlichen Nachweiſen zuſammenſtellen. Wenn aber jetzt ſelbſt bei mittelmäßigen Preiſen nicht nur Getraide von New-York oder Odeſſa und Riga, ſondern ſelbſt von Auſtralien her in größeren Seeſtädten zugefahren wird, ſo muß die extreme Höhe der Preiſe — und natürlich auch eine ganz extreme Erniedrigung derſelben — wie ſie ein faktiſch iſolirtes Land oder ſelbſt das iſolirte Europa erlebt hat, unmöglich werden. Wie ſtark aber die Wirkung angeſchlagen werden muß, möge man daraus erſehen, daß z. B. jetzt (Auguſt 1853) in Havre franco der Centner vortrefflichen Weizens aus New-York für 15½ Franken, d. h. für 7¼ Gulden zu haben iſt, und daß der Transport von Havre nach Baſel nicht theurer iſt, als von Marſeille her, wo der Preis des ſüd-franzöſiſchen Getraides höher ſteht, als der Preis des nordamerikaniſchen in Havre! Und ſo ſchicken ja die Nordamerikaner, d. h. auch die aus Europa ausgewanderten Arbeits- und Kapitalkräfte, ſchon längere Zeit ununterbrochen mit den Früchten des Bodens auch Salzbutter, Salzfleiſch, Käſe u. ſ. w. Hierzu nun nur noch ein kleiner weiterer Nachweis. In den letzten Jahren haben wir namentlich in der zweiten Hälfte 1850 und in der erſten Hälfte 1851 ſtarke Preisſchwankungen erlebt. In jenen vier Vierteljahren aber ſchwankten z. B. in Baſel die Preiſe nur zwiſchen 16. 66 und 18. 93 Franken, während ſie in dem vom Eiſenbahnverkehr iſolirten, obwohl benachbarten Bern ſich nach einander ſtellten auf: 16 Fr., 23 Fr., 20 Fr., 18. 25 Fr.

In dieſem, wie in dem vorher beſprochenen Verhältniß wirkt die Min-

derung der Transportkosten gerade so, wie die Minderung der Verzollungsbeträge, es wirkt die Verkehrserleichterung durch die Verbesserung der Kommunikationsmittel ebenso, wie das Wachsen der Verkehrsfreiheit durch die Minderung der Prohibitionen, der Schutz- und Finanzzölle. Diese Analogie zeigt sich auch noch bei einer weitern wichtigen Wirkung der Verkehrserleichterung überhaupt und insbesondere derjenigen, welche durch die Eisenbahnen herbeigeführt ist. Der Anbau der Grundstücke mit ihrer verschiedenartigen und verschieden großen Güte wird regulirt durch die Verwerthung, welche die auf ihnen zu gewinnenden Produkte finden können. Es werden nicht nur diejenigen Grundstücke überhaupt nur angebaut, deren Produkte den zu ihrer Erzielung nothwendigen Aufwand lohnen, sondern es wird auch dasjenige Produkt für den Anbau ausgewählt werden, welches die Aufwandskosten am stärksten lohnt. Während der erstere Fall für Länder von dichterer Bevölkerung mehr und mehr seine praktische Bedeutung zu verlieren pflegt, wächst die Wichtigkeit des letztern. Da nämlich jeder bestimmte Stand der Transportpreise ein bestimmtes Absatzgebiet, insbesondere auch für die Rohprodukte feststellt, so hat nicht nur der Producent, z. B. von nothwendigen Lebensmitteln, innerhalb dieses Kreises den entscheidenden geographischen Vortheil gegen den außerhalb stehenden Verkäufer für sich, sondern es wird auch innerhalb dieses Kreises die gesammte Masse und Menge der Produkte ihren Anbau finden, deren Verzehr der Bevölkerung nothwendig ist. Sobald nun durch eine Erleichterung des Transportes das Absatzgebiet jedes Produktes von außen her und nach außen hin sich stark erweitert und eben damit auch jene Steigerung oder Senkung der bestehenden Preise der Landesprodukte alsbald eintritt, so wird die Erzielung der Produkte, deren Preis durch neue oder vermehrte Zufuhr von außen her sinkt, werthloser, und andererseits die Gewinnung derjenigen, deren Preis durch Ausfuhr sich hebt, werthvoller. Bei einer so starken Minderung der Transportkosten, wie sie die Eisenbahnen herbeigeführt haben, kann dieses Resultat so derb auftreten, daß in dem einen Falle sich die Aufwandskosten des Anbaues gar nicht mehr bezahlt machen, und in dem andern die Erzielung noch gar nicht angebauter Produkte mit einem Male lohnend wird. Der Ackerboden wird mithin vielleicht dem Weinberg, der Waldgrund der Wiese Platz machen, oder umgekehrt; daneben bleibt natürlich auch die partielle Umbildung in der Verhältnißmäßigkeit der Anbautheile zu beachten. Je stärker die plötzliche Transporterleichterung, um so ersichtlicher muß der Umschwung werden, eben deshalb wird in den nächsten zehn Jahren die Schweiz nach einer so raschen Beseitigung der großen Transportschwierigkeiten in diesem Gebirgsland überraschende Beispiele

dieſer Umwandlung in dem Bodenanbau liefern. Im Allgemeinen vollziehen ſie ſich jetzt ſchon überall. Sobald man von der Seeküſte, wie von dem Rheinufer her ſelbſt Artikel, wie Milch oder friſches Gemüſe und Blumen nach Paris liefern kann, muß das die Bodenbewirthſchaftung bei den Umwohnern von Paris, an der Seeküſte und an den Rheinufern wohl ebenſo gewiß umgeſtalten, als der Walliſer und Waadtländer ſeine Getraidefelder in Viehweiden oder Weinberge mit dem Augenblicke umwandeln wird, wo die Preiſe des aus der Ferne zugefahrenen Getraides unter die Höhe der für ihn nothwendigen Produktionskoſten ſinken. Oder ſollte man das Vieh, welches für den ſtarken Fleiſchverbrauch großer Städte beſtimmt iſt, auch dann noch auf einem Boden mäſten, welcher eine Spatenkultur lohnt, wenn es aus weiter Ferne mit geringen Koſten und ohne Minderung ſeiner Schwere herbeigeführt werden kann? u. ſ. w. Das Reſultat dieſer Erwägung können wir ſo formuliren, daß wir ſagen: die Eiſenbahnen verändern den naturgemäßen Standort der Rohproduktion. Dieſes Reſultat iſt von einem allgemeineren Geſichtspunkt aus deswegen als ein durchaus geſundes zu bezeichnen, weil die Wirkung der Veränderung darin beſteht, daß die aus der natürlichen Beſchaffenheit des Bodens hervorgehende und mit ihr gegebene abſolut beſte Verwendungsfähigkeit der einzelnen Grundſtücke auf je einer Stufe der Rohproduktion wenigſtens weit durchgreifender wie früher in der wirklichen Verwendung beachtet wird.

Die Wirkung der Eiſenbahnen, welche wir hiermit zunächſt für die Rohproduktion nachgewieſen haben, gilt nun ganz allgemein und für alle Gebiete der Induſtrie. Sie gilt eben ſo gut für die gewerbliche Induſtrie in allen ihren Formen, ſie gilt auch für das Verhältniß der Rohproduktion gegenüber der gewerblichen Induſtrie und muß deshalb auch eine internationale Bedeutung für die ökonomiſche Situation der Völker gegen einander haben. Sie gilt endlich — man braucht ſich nur über den Sinn zu verſtändigen — auch für die Thätigkeitskreiſe des Handelsſtandes. Darüber wird die folgende Darſtellung hinlänglich Aufſchluß geben. Umgekehrt gelten, um es hier noch einmal zu bekräftigen, alle Vortheile der Transporterleichterung ebenſowohl für den Landbau und den Landbauer, wie für den Gewerbs- und Handelsmann, für den man ſie viel unbedingter einräumt, und wenn ſich für die letzteren die Vortheile der größeren Geſchwindigkeit des Transportes als bedeutſamer und wirkſamer ergeben ſollten, ſo kommen der Rohproduktion, weil und ſo weit ſie mit einer geringeren Raſchheit des Transportes ausreicht, die Vortheile der Wohlfeilheit in ſtärkerem Maße zu gut. Während in dem Perſonenverkehr überall die untere und beſonders die ländliche Bevölkerung ſich ſo ſtark den Nutzen der Eiſenbahnen an-

eignet, daß der Theil der Einnahmen, wie der Perſonenzahl, welcher auf ſie fällt, ganz unverhältnißmäßig die ſtärkſten Mengen zeigt, betragen auch die Rohprodukte von dem Waarentransport 65. 70—80 und mehr Procente des Ganzen. Und während es eine vielfältig gemachte Erfahrung iſt, daß fortwährend der langſame Gütertransport (d. h. eben der Transport ſchwerer und umfangreicher Rohprodukte und namentlich auch ſolcher, die in großen Maſſen zur Verwendung gelangen) in ſtärkerem Verhältniß zunimmt, als der geſchwinde, hat ſich das ſtarke Ueberwiegen jener Rohprodukte in dem Gütertransport der Eiſenbahnen gleich von Anfang an eingeſtellt. Als z. B. im Jahre 1845 das vollſtändige Netz der belgiſchen Staatseiſenbahnen in Betrieb geſetzt war, ergab ſich, daß ein Güterzug durchſchnittlich 1200 Centner Waaren beförderte; darunter befanden ſich 10 Centner der erſten Klaſſe à 5 Cents. für die Wegſtunde, 130 der zweiten à 3—3¾ Cents. und 1060 Centner der dritten à 1½—2 Cents., d. h. Waaren wie Holz, Getraide, Dünger, Roheiſen, Steinkohlen, Wolle, Hanf, Steine, Erden, Sand u. ſ. w. Man ſieht, es handelt ſich dabei natürlich auch nicht blos um Rohſtoffe, welche der Bodenproducent verſendet, ſondern auch um ſolche, die er bezieht, und in welchen Maſſen wird gegenwärtig z. B. der Dünger in ſeinen verſchiedenen Arten und Formen weither vom Landmann bezogen.

Daß im Allgemeinen der unmittelbare und mittelbare Nutzen, den die Eiſenbahnen durch die Erleichterung des Verkehrs gewähren, ganz beſonders auch den gewerblich induſtriellen Beſchäftigungen und Ständen, ſo wie dem Handelsverkehr zu Gute kommt, bedarf hier keiner beſonderen Ausführung. Alles, was vorher im Allgemeinen, und Vieles, was ſpeciell als Folge für den Landbau nachgewieſen wurde, gilt um ſo mehr für Handel und Gewerbe, als deren Thätigkeit überhaupt mit einer ununterbrochenen Bewegung der Waaren und Perſonen untrennbar verbunden, und für ſie auch insbeſondere jede Vervielfältigung und Beſchleunigung im Verkehr von unmittelbarſtem Intereſſe iſt. Indem wir dergleichen Wiederholungen von Nachweiſen bei Seite laſſen, wollen wir nur diejenigen Ergebniſſe in Betracht nehmen, an welche wir hier noch beſonders erinnert werden.

Schon die außerordentliche Erleichterung des perſönlichen Verkehrs, und zwar durch alle ihre Faktoren, der größeren Wohlfeilheit, Raſchheit, Exaktheit u. ſ. w., hat doch für die gewerbliche Induſtrie und den Handelsſtand dadurch eine beſondere Bedeutung, daß beide ſchon in ihren Geſchäften und Arbeiten immer auf einen Verkehr mit der Ferne angewieſen ſind. Da gilt es, Rohſtoffe oder Fabrikate in Augenſchein zu nehmen und zu vergleichen, und ebenſo ſteht es mit den Fabrikationsmethoden: da müſſen Maß und Wechſel in den Bedürfniſſen der Konſumenten in Betracht gezogen werden, da gilt es, dem Fachgenoſſen Vertrauen zu ge-

währen oder abzugewinnen, Kapitalien aufzusuchen oder aus der Hand zu geben, damit sie mit der Arbeit in fruchtbare Verbindung gebracht werden können, — wie sehr steht in alledem die Wirkungskraft des brieflichen Verkehrs hinter der persönlichen Berührung zurück! Und merken wir wohl, die Aenderung des Verhältnisses zielt in Allem nach einer guten Seite hin, nach einer Sicherung der Solidität und des Fortschrites in dem Geschäftsunternehmen, nach der bessern Befriedigung der Konsumtionsbedürfnisse, nach einer sittlicheren Kausalität in allen Verhältnissen des Vertrauens. Wo aber schon bisher ein Verkehr durch Mittelspersonen nicht zu umgehen war, da wird er als solcher entweder ganz aufhören oder kann wenigstens stark vermindert werden. Auch das ist gut, denn die Thätigkeit aller Personen, welche zwischen dem Producenten und dem Konsumenten agiren, ist zwar nützlich, so lange sie einem vorhandenen Bedürfniß Befriedigung verschaffen; es ist aber immer vortheilhaft, wenn dieses Bedürfniß beseitigt werden kann. Während die Transporterleichterung also z. B. dem Konsumenten den unmittelbaren Bezug der Befriedigungsmittel seiner Bedürfnisse von dem Producenten erleichtert, weil sie ihn räumlich demselben näher bringt, tritt dieselbe Folge für den Fabrikanten auch gegenüber dem Rohproducenten ein, von welchem er das Rohmaterial seiner Waaren zu beziehen hat.

Die großen Erleichterungen des Waarentransportes müssen wohl zunächst für die Bedingungen der gewerblich industriellen Erwerbsthätigkeiten auch besondere Folgen hervorrufen, weil sich die in ihnen stattfindende Produktion in vielfältiger Art von der Arbeitsweise und den Thätigkeitsbedingungen der Rohproduktion unterscheidet. So gilt zwar jenes Gesetz der Vervielfältigung des Absatzgebietes durch die Minderung der Transportkosten durchaus auch auf dem Gebiet der kleinen und großen Gewerbsindustrie; es offenbart aber seine Wirkungen in besonderen Erscheinungsformen. Eine nächste Wirkung wird überall alsbald verspürt, ähnlich der im Landbau. Der Producent kann seine Waaren, welche auswärts abgesetzt werden, weiter versenden; er kann sie zunächst auswärts billiger verkaufen wie früher; es greift aber auch von außen her das Absatzgebiet des fernen Konkurrenten weiter und nachdrücklicher in das seinige ein; der Siegespreis in der Konkurrenz wird lockender, der Kampf aber auch schwerer; für die Konsumenten mindern sich die Preise durch die Minderung der Produktionskosten, wie durch die Kräftigung der Konkurrenz, weil diese die Anstrengung und die Umsicht des Producenten mit Macht auf das Aufsuchen und Verwirklichen jeder möglichen Ersparung in allen Faktoren der Produktionskosten hindrängt. Indessen ist doch die Lage des Gewerbsproducenten hierbei nicht so einfach, wie die des Landbauers. Der Gewerbspro-

ducent bezieht Rohſtoffe und nimmt hierbei die Stellung ein, welche der Konſument von Rohſtoffen gegenüber dem Landbauer hat; es kommen ihm alle Vortheile zu, welche die Erleichterung des Transportes von Rohſtoffen gewährt. In der Arbeit des Rohproducenten kann man wohl an eine Analogie erinnern, indem dieſer, wenn auch erſt gerade in Folge des neuen Transportmittels, insbeſondere alle Arten mineraliſchen, vegetabiliſchen und animaliſchen Düngers zur Hebung der Bodenkraft bezieht; indeſſen ſteht doch der Umfang dieſes Bezugs für die Aufrechthaltung des Geſchäftsbetriebes — und nur von dieſer iſt ja hier die Rede, nicht etwa von dem Bedarf für die Konſumtion der Haushaltung — in einem ſehr ſchwachen Größenverhältniß zu dem ununterbrochenen Rohſtoffbedarf der gewerblichen Induſtrie. Dazu kommt nun zweitens die der letzteren allein eigenthümliche und ununterbrochen nothwendige Verſendung der Fabrikate, d. h. der Gütermengen, welche in Verhältniß zu ihrem Gewicht und Volumen einen höheren Werth haben. Wir ſehen aber, daß die Transporterleichterung aus einem doppelten Grunde für dieſe in einem minderen Grade eintritt, wie für die Rohſtoffe, einmal weil die Transportkoſten von dem Werthe der letzteren eine ſtärkere Quote betragen, und ſodann weil die beſondere Betriebsweiſe der Eiſenbahnen noch einen niedrigeren Tarifſatz für ſie in Geltung bringt. Was folgt nun daraus, daß der Gewerbsmann in Rückſicht auf ſeinen Bezug an Rohſtoffen ſich ſtärker erleichtert ſieht, als in Rückſicht auf die Verſendungskoſten des Fabrikates? Wohl ohne Zweifel dieſes: durch die Eiſenbahnen und jede Transporterleichterung, welche ebenſo wirkt wie ſie, werden die geographiſchen Vortheile des Marktes, ſo weit dieſelben durch die Lage der Gewerbsproduktion inmitten oder in der größeren Nähe von Produktionsorten verſendbarer Rohprodukte bedingt iſt, vermindert, und damit ſteigt die Wirkungsmacht aller Vorzüge in den Arbeits- und Kapitalkräften. Das gilt für die Produktion der einzelnen Induſtrieunternehmung gegenüber einer anderen einzelnen, wie für das Verhältniß von Land zu Land, von Volk zu Volk. Es muß fernerhin, während die Bedeutung z. B. der Wolle, des Eiſens, der Kohle u. ſ. w. auf die Beſtimmung des von der Natur bevorzugten Standortes der Induſtrie ſinkt, die Bedeutung der nicht verſendbaren, lokal gegebenen Naturkräfte, wie des fließenden Waſſers u. ſ. w., ſich heben. Man ſieht, es erwächſt ein mächtiger Umſchwung in den Bedingungen, durch welche der naturgemäße Standort der Induſtrie unter den maßgebenden Zuſtänden je eines beſtimmten Kultur- und Produktionszuſtandes herbeigeführt wird. Während ſchon jetzt überallher von einem auffälligen Standwechſel einzelner Etabliſſements aus einem Staat in den andern, aus der Stadt auf das

Land und umgekehrt berichtet wird, dürfte nach einem längeren Bestande der Eisenbahnen das frühere Heimathsrecht gar mancher Industriezweige eine Aufgabe der Erklärung geworden sein. Es leuchtet außerdem von selbst ein, daß in Folge der mit der Minderung der Transportkosten für die Industrie im Allgemeinen herbeigeführten Minderung in den Wirkungen der Entfernungen — d. h. also auch der geographischen Vortheile einzelner Industrien oder ganzer Völker für den Absatz auf den s. g. Weltmärkten — auf die Möglichkeit einer Konkurrenz aller Industrien auf den Mittelpunkten des ausgedehntesten Absatzes gesteigert werden muß. Durch die Minderung des Kosten- und Zeitaufwandes für den Transport werden eben alle Industrien diesen Knotenpunkten des Absatzes räumlich näher gebracht. Man darf sich aber dieses Näherrücken nicht als ein verhältnißmäßig gleiches und zu demselben Endresultat führendes denken. Denn der Hauptvortheil, den die geographische Lage, so wie die besondere Begabung eines Territoriums gewährte, bestand weit mehr in den Versendungsschwierigkeiten und Kosten der Rohstoffe, als in den größeren Versendungskosten des Fabrikates, weil die Transportkosten von dem Werthe des letzteren eine kleinere Quote ausmachen. Während früher die Transportkosten der Rohstoffe auf gewisse Entfernungen hin die Theilnahme an der Konkurrenz peremptorisch ausschlossen oder unverhältnißmäßig erschwerten, kann jetzt von einer derartigen Bedingung gar nicht mehr die Rede sein. Hier nur eine sehr sprechende Thatsache. Während — nach einer Mittheilung in der Zeitschrift des österreichischen Ingenieurvereins — im September 1852 der Centner Eisenbahnschienen in österreichischen Bergwerken 11—12 Gulden Conv.-Münze am Produktionsorte kostete, erbot sich eine Liverpooler Firma, den österreichischen Centner englischer Eisenbahnschienen von Newport in Cornwallis nach Triest franco an Bord sammt Assekuranz, ausschließlich des österreichischen Zolles für $3\frac{3}{4}$ Gulden Bankvoluta, oder über Rotterdam, Donau-Main-Kanal bis zum Schanzel in Wien, einschließlich Spesen und Assekuranz für $6\frac{1}{3}$ Gulden Bankvoluta, oder über Stettin sammt Provision, Sundzoll, preußischem Transitozoll, Assekuranz ꝛc. bis Odenberg für $5\frac{1}{10}$ Gulden und auf den Nordbahnhof in Wien für 6 Gulden Bankvaluta zu stellen! Liegt nicht in dieser einzigen Thatsache, welche zunächst nur einen außerordentlich starken Beweis etwa für den natürlichen Reichthum des englischen Bodens, die Wohlfeilheit des Transportes und vielleicht auch für die Vorzüglichkeit der englischen Ausbeutungsmethode zu enthalten scheint, der schlagendste Beleg auch für die Wahrheit, daß der Vortheil, welchen die Eisen producirenden Länder auf den Absatzmärkten der Eisenfabrikate vermöge ihres Bodenreichthums benutzen konnten, mit einem Male ganz außerordentlich viel geringer, und

ıdererseits, daß ein etwaiger Vorzug eines Landes an Kapitalbesitz oder rbeitsfähigkeiten für die Verarbeitung des Roheisens mit einem Male ußerordentlich bedeutender und wirksamer geworden ist? Ganz abgesehen avon, daß wir hieran auch ein sprechendes Beispiel haben, wie stark sich ie Wirkungen der Verkehrserleichterung auf eine Ausgleichung der Preise nicht blos der Lebensmittel, sondern auch der Rohstoffe für die Industrie und die Fabrikate über die weiesten Entfernungen hin geltend machen. Es ist aber auch noch eine weite Thatsache wirksam, daß die Transporterleichterungen, als deren Folge ir eine Erleichterung der Theilnahme aller Völker an dem Absatz auf llen Märkten hinstellten, nicht mit einer so verhältnißmäßigen Gleichheit ür die näheren und ferneren wirken, daß das Schlußresultat nicht geändert vird, was man vielleicht deshalb um so mehr erwarten könnte, weil gerade ei einer gesteigerten Konkurrenz zuletzt doch auch schon geringe Differenzen ur Entscheidung des Wettkampfes hinreichen. Diese Thatsache besteht arin, daß die mit den Eisenbahnen bewerkstelligte Minderung der Transportkosten für die aus der Ferne zu sendenden Fabrikate in ihrem Betrage urchschnittlich viel größer ist, als die Differenz der Preise, welche vor der Einführung der Schienenwege den Ausschluß oder den empfindlichen Druck für die Konkurrenz dieser Fabrikate mit den Fabrikaten der näher am Absatzmarkt belegenen Industrien herbeiführte. Man merke wohl, es handelt sich hier durchaus nur um eine solche Konkurrenz, in welcher die fernere Industrie mittelst Geltendmachung ihrer Vorzüge in Arbeits- und Kapitalkräften die Vorzüge der geographischen Situation der anderen zu überwinden unternehmen kann; der Fall, wo sich mit der letzteren die ersteren vereinigen, kann gar kein Gegenstand der Erwägung sein. — Die Wirkung dieses Verhältnisses im Großen kann man sich auch so anschaulich machen, daß man erkennt, wie hier eine neue Stütze für die vermöge ihrer Arbeits- und Kapitalkräfte vorgeschrittenen Industrieländer zur Behauptung des Absatzmarktes der Industrieprodukte gewonnen ist. Das Resultat wird dadurch noch gesichert, daß in Ländern mit vorherrschender Rohproduktion eine starke Anregung auf den für die Ausfuhr so sehr erleichterten Landbau kommt. Eben deshalb, wie in Folge früherer Erörterungen, wird nicht zu leugnen sein, daß, wenn in einem Lande durch Schutzzölle die einheimische Industrie oder ein einzelner Zweig derselben auf Kosten der Konsumenten und aller derjenigen Producenten, welche bei freierem Verkehr in Thätigkeit waren oder in Thätigkeit gelangen würden, emporgebracht werden soll, der vor der Einführung von Eisenbahnen gültig gewesene Tarifsatz zur Erlangung derselben Resultate nicht mehr hinreicht.

Eine andere wichtige Folge der mit der Einführung der Eisenbahnen

verbundenen Wirkungen auf die gewerbliche Industrie zeigt für sich allein schon schlagend, wie sehr das neue Kommunikationsmittel alle Mittel und Tendenzen unterstützt, welche wir als der modernen Industrie eigenthümlich ansehen müssen. Zu den letzteren gehört doch wohl ohne Zweifel und vor Allem die verstärkte und ausgedehnte Einführung der Kapitalkraft in die gewerbliche Produktion, wie wir sie ja auch namentlich in der immer mehr fortschreitenden Anwendung der Maschinenarbeit an Stelle der menschlichen Arbeitskräfte vor uns haben. Jede Verstärkung der Kapitalkräfte in der Industrie und insbesondere gerade diejenige, welche in der Form der Maschinenverwendungen in Wirksamkeit gesetzt wird, hat zu ihrer unerläßlichen Voraussetzung ein weites, beziehungsweise ein erweitertes Absatzgebiet; der Vervielfältigung der Produkte muß eine Vervielfältigung der Abnehmer entsprechen. Wir sehen nun, in wie starker Weise durch die Eisenbahnen das Absatzgebiet jedes Produktionszweiges vergrößert wird. Es kann mithin — und hier ist dieses ganz gleich mit: es wird — nicht nur in denjenigen Industriezweigen, in denen schon früher große Kapitalkräfte und namentlich auch durch Einführung der Maschinenarbeit in Wirksamkeit gesetzt waren, die Kapitalverwendung mit lohnender Aussicht verstärkt werden, sie wird auch in vielen anderen Zweigen zu einer ersten ausgedehnten Anwendung gelangen. Und zwar wird das der Fall sein in allen denjenigen Industrien, in welchen sie und namentlich auch die Einführung der Maschinenarbeit wohl überhaupt möglich, aber deshalb nicht praktisch wurde, weil der Produktenabsatz in dem gegebenen Rayon auch für den Fall noch als zu gering erscheinen mußte, wenn alle Konkurrenz der gewerbsmäßigen Handarbeit für den Absatz beseitigt worden wäre. Daneben ist dann freilich auch noch hervorzuheben, daß jene durch die Eisenbahn vermittelte Erweiterung des Absatzgebietes auch insofern nothwendig wird, wenn die Preise der Produkte für den Konsumenten vermittelst einer in der Totalsumme für den Geschäftsunternehmer sich wenigstens gleich stark lohnenden Vervielfältigung der Einzelgewinnste herabgehen sollen. Jedenfalls ist aber offen zuzugestehen, daß, wie froh diese Wirkungen wohl von den Konsumenten begrüßt werden mögen, der Handwerker, und gewöhnlich am meisten der kleine Gewerbsmann, in kleineren Städten mit dem Eisenbahnverkehr nicht nur aus einer für ihn vielleicht behaglichen Ruhe durch die erleichterte Konkurrenz des auswärtigen Handwerkers aufgeschreckt und zu größerem Eifer, zu vermehrter Arbeit und Sparsamkeit u. s. w. genöthigt werden wird, — was für ihn, wie für den Konsumenten nur gut ist, — sondern daß ihm auch, sofern er ein gegen starke Wirkungen der Kapitalverwendungen nicht unzugängliches Geschäft betreibt, die Bedingungen einer gesicherten Existenz ganz abhanden kommen können. Ich weiß nicht, warum das so viele Lob-

MICHIGAN

redner der Eisenbahnen hinter den für den ersteren Fall wohl immerhin berechtigten Invektiven gegen die Trägheit, den Schlendrian u. s. w. der kleinen Handwerker in kleinen Städten nicht zur öffentlichen Anerkennung kommen lassen wollen. Alle allgemeinen und gerade auch die gewaltigsten Fortschritte und Segnungen der Kulturentwicklung werden den Völkern und der Menschheit überhaupt im Großen und Ganzen übergeben. Ein ja auch auf dem Gebiete der moralischen Welt oft unerforschliches Geschick läßt auch die ökonomischen Wohlthaten so in's Leben eintreten, daß an einzelnen Stellen wohl auch eine bittere Klage mit Berechtigung laut werden kann, während dem sittlichen und intelligenten Walten menschlicher Thätigkeiten die Fähigkeit nicht versagt ist, an vereinzelten Stellen zu entschädigen, zu heilen und zu versöhnen. Es wäre, meine ich, die würdige Aufgabe jeder wohlmeinenden Regierung, wie auch sittlich tüchtiger Korporationen, die Einwirkungen einer bevorstehenden Eisenbahn auf den Erwerb so mancher kleinen, in einem beschränkten Gesichtskreis auch den gewaltigsten Umänderungen bestehender Verhältnisse ruhig entgegen lebenden Gewerbsleute offen darzulegen. Das ist ja der Segen jedes großen und wahren allgemeinen Fortschrittes, daß er in sich selber die Mittel enthält, um alle Wunden zu heilen, die er vielleicht in diesem und jedem kleineren Kreise geschlagen. Und sicherlich zeigt auch in diesem Punkte die mit den Eisenbahnen bewerkstelligte Einführung der Maschinenarbeit für die Transportleistungen ihre durchgreifende Analogie mit den Wirkungen der Maschinenarbeit auf dem Felde der Gewerbsproduktion. Wie etwa die Anwendung der Arkwright'schen Erfindung statt der 50,000 Spinner, welche gegen sie ihre Klagen erhoben, bald zwei Millionen Menschen Arbeitserwerb gab, so hat auch die Einführung der Eisenbahnen überall die Zahl der Arbeiter, welche durch sie ihren seitherigen Broderwerb einbüßten, durch eine unendlich größere Zahl ersetzt, welche durch neue Arbeitsweisen ein reichliches Auskommen fanden. Es wird eben wohl ein vielbesuchter Gasthof an der alten Landstraße öde, aber viel größer ist die Zahl der Gäste, welche jetzt an anderen Stellen einkehren. Und so muß auch wohl der und jener Handwerksmann uns die mühsam behauptete Verfertigung von Ganzfabrikaten daran geben, oder ein Frachtfuhrmann sich der großen Menge neuer Omnibus- und Droschkenführer anschließen u. s. w. In der That würde man wohl bei den Besprechungen über die Wirkungen des Eisenbahnverkehres auf dergleichen Erscheinungen kaum noch ein Gewicht legen, weil sie in der ökonomischen Welt sich immer als die Wirkungen der Uebergangsperioden von älteren zu besseren Einrichtungen eingestellt haben; aber der ebenso enge als vielfältige Zusammenhang der neuen Verkehrsmittel mit allen unseren Zuständen und Erwerbskreisen macht eine schon oft erfahrene Wirkung in einem größeren Kreise fühlbar.

Durch die Erweiterung des Abſatzgebietes jeder Induſtrieſtätte wird alſo in allen Fällen, wo es irgendwie möglich iſt, eine ſtärkere Anwendung von Kapitalkräften in der Gewerbsproduktion herbeigeführt werden; die von Kapital entblößte Gewerbsarbeit wird zurücktreten müſſen, beziehungsweiſe wird die Handwerksarbeit ſelbſt mehr und mehr den Charakter der Fabrikarbeit annehmen, d. h. ſie wird ſich auf die Verfertigung von einzelnen Theilen eines Ganzfabrikates werfen, ſei es, daß ſie in ein untergeordnetes Verhältniß zum kapitalbeſitzenden und geſchäftsleitenden Unternehmer tritt oder ſich durch Aſſociation in freier Unterordnung zur Herſtellung des Ganzfabrikates verbündet, ſei es, daß ſie ganz ſelbſtſtändig die ausſchließliche Verfertigung eines einzelnen Theiles vom Fabrikat übernimmt, weil eben auch für dieſe Stellung des Gewerbsmannes gerade erſt durch die Erweiterung des Abſatzgebiets eine Möglichkeit gegeben iſt. Indem aber in allen jenen Produktionskreiſen gewerblicher Arbeit mehr und mehr an die Stelle der Konkurrenz der Handwerksarbeit eine Konkurrenz der kapitalſtarken Induſtrie tritt, d. h. eine Induſtrie, welche ihr Augenmerk ſtets auf eine Erweiterung des Abſatzgebietes in die Ferne hin richtet, wird nicht nur, wie bereits erwähnt, die Höhe der Preiſe derſelben Gewerbsprodukte in verſchiedenen Gegenden eine verhältnißmäßig viel gleichere, ſondern es müſſen ſich auch die Schwenkungen der Preiſe an demſelben Orte viel geringer herausſtellen, mag nun ihr plötzlicher Abſchlag durch eine lokale Ueberproduktion oder ihr Aufſchlag durch den momentanen Ausfall in der lokalen Produktion herbeigeführt werden. Im erſteren Fall macht die Transportkoſtenminderung ſchon bei den erſten Anfängen des Abſchlages eine weitere Verſendung möglich, im letzteren Falle wird aus demſelben Grunde alsbald das Zuſtrömen der Fabrikate von größeren Entfernungen eher ohne Weiteres eintreten. Und da ein ganz allgemeingiltiges Geſetz der thatſächlich freien Konkurrenz in der Produktion aller Fabrikate, deren Herſtellung hinter der Stärke des Begehrs nie zurückzubleiben braucht, wahrgenommen wird, nach welchem die Preiſe durch die Produktionskoſten regulirt werden, ſo iſt der Konſumtion eine erweiterte Garantie gegeben, daß die mögliche Billigkeit der Verbrauchsartikel auch wirklich erreicht wird. Auch folgende Wirkung der Transporterleichterung auf die Gewerbsinduſtrie ruft die Wirkungen der Maſchinenanwendung ins Gedächtniß. Weil verhältnißmäßig die natürliche Bevorzugung eines Landes auf dem Gebiete der Rohproduktion gegen die Geltendmachung namentlich auch der Vorzüge in den Arbeitskräften verringert wird, ſo wird ein Kreis, eine Provinz, überhaupt jedes territoriale Ganze, ſofern es überhaupt für eine Verwerthung gewerblicher Arbeitskräfte bedacht und berufen iſt, vermöge unausbleiblicher Erfahrungen entſchieden dazu hingetrieben; nicht deshalb, weil es etwa Rohſtoffe genug dazu ge-

winnt, darnach zu ſtreben, ſein ganzes Bedürfniß an Gewerbsfabrikaten elbſt zu befriedigen; auch nicht deshalb, weil es einen einzelnen Rohſtoff dazu in hinreichender Menge gewinnt, alle Arten von Fabrikaten aus ihm zu verfertigen, für deren Herſtellung er überhaupt verwendet wird. Denn es würde ja in dieſem Falle auf der einen Seite auf einen dargebotenen billigeren Konſum und auf der andern auf die dargebotene höhere Verwerthung der Arbeit in einzelnen induſtriellen Zweigen verzichten, für welche es auch den auswärtigen Territorien gegenüber einen beſondern Beruf hat. Vielmehr führt dieſe Transporterleichterung gerade für die Verhältniſſe der kleineren und größeren territorialen Kreiſe die Arbeitstheilung mit immer ſteigendem Nachdrucke und zwar ſo durch, daß ſie auch in das kleinere Detail hinabſteigen kann. Je mehr insbeſondere auch der Bezug der Rohſtoffe für die Gewerbsarbeit erleichtert iſt, um ſo weniger wird man an der einzelnen Stelle das einzelne Rohprodukt zur Verarbeitung in alle Fabrikate verwenden, zu dem es überhaupt verwendbar iſt, ſondern man wird ſich auf die Anwendung beſchränken, für die es unter allen möglichen am beſten paßt. Man wird alſo z. B. weder das prächtigſte Bau- und Nutzholz zu allen Verwendungen gebrauchen, für die man des Holzes oder ſeiner Wirkungen bedarf, noch wird man die feinſte Wollenſorte alle Dienſte leiſten laſſen, welche die Wolle überhaupt leiſten kann u. ſ. w. Wie viele und wichtige Dienſte könnten mit Beherzigung dieſer einzigen Wahrheit von ſach- und lokalkundigen Beamten wie von tüchtigen Geſchäftsunternehmern, namentlich auch der ländlichen Bevölkerung an vielen Orten geleiſtet werden, wo man es mit Kopfſchütteln abwartet, was Alles wol der Dampfwagen mit ſich bringen wird. Während es zu einer unabweisbaren Nothwendigkeit wird, in der Betriebsweiſe vieler Induſtriezweige Aenderungen eintreten zu laſſen und manchen überhaupt fallen oder wenigſtens in viel beſchränkterer Stärke betreiben zu laſſen, ſtellt ſich aber andererſeits auch die Möglichkeit ein, ganz neue Erwerbsarten der Induſtrie einzubürgern, und namentlich auch ſolche, in deren Betrieb beſtimmte natürliche Vorzüge gerade vermöge des neuen Verkehrsmittels geltend gemacht werden können.

Die Handelsthätigkeiten werden ſicherlich immer am erſten und frohſten jede Erleichterung des Transportweſens als einen ganz unbezweifelbaren Fortſchritt des menſchlichen Geſchlechtes ſchon deshalb begrüßen, weil er ſie ſelbſt in allen Wegen und Weiſen, wodurch ſie der Geſellſchaft nützlich ſind, ſo unmittelbar fördert. Für den Handel ſteht aber das Transportweſen nicht neben der nächſten und eigentlichen Arbeit, ſondern dieſe Bewegung ſelbſt iſt es, von und in der er lebt und webt. Eine größere Freiheit und Erleichterung des Transportweſens iſt deshalb mit größerer Freiheit und Erleichterung der Handelsthätigkeit von Haus aus ganz gleichbedeutend.

Das nächſte Eigenintereſſe des Handels bezieht ſich auf den Umſatz, auf die Bewegung, auf die Verbindung zwiſchen Producenten und Konſumenten, zwiſchen Inland und Ausland — immer hat er dies doppelte Fußgeſtell nöthig. Daher iſt ihm weder mit einer einſeitigen Förderung etwa des Konſumenten- oder des Producentenintereſſes, noch auch mit einer Förderung der inländiſchen Intereſſen für die Verfolgung ſeiner Eigenvortheile gedient, und er ſteht deshalb auch in einem durchaus anderen Verhältniß zu einer Navigationsakte, zu Differenzialzöllen u. ſ. w. als der Gewerbsmann zu einem Schutzzollſyſtem oder der Rohproducent zur Produktion einer Kornbill. Der internationale Handel leidet alsbald unter einer Sicherung des nationalen Marktes für die inländiſche Induſtrie und zum wenigſten jedem retorſionskräftigen Volke gegenüber auch durch die Sicherung des einheimiſchen Handelsgebietes für den inländiſchen Handelsſtand.

Durch die ganze Geſchichte hindurch läuft das Vorſchreiten und die Entwickelung des Handels parallel der Verbeſſerung und Verbreitung der Kommunikationsmittel. Jeder beſondere Beſtand des letzteren hat in den einzelnen Perioden die beſondere Beſchaffenheit, die Ausdehnung, die Art und die Richtungen des Handelsverkehrs beſtimmt. Es kann als überflüſſig erſcheinen, auch für den Handel den Nachweis einer Geltung von den meiſten jener Sätze beizubringen, mit welchen in den vorhergehenden Erörterungen die allgemeinen Wirkungen der Eiſenbahnen oder ihre beſonderen Erſcheinungen auf dem Gebiete der Rohproduction und der gewerblich-induſtriellen Thätigkeiten hingeſtellt wurden; denn es waren ja das hauptſächlich Wirkungen einer erleichterten Bewegung, einer verſtärkten Transportfähigkeit der Produkte, d. h. einer Wirkung auf ſie, als Gegenſtände des Handelsverkehrs. Nur die beſondere Geſtaltung der allgemeinen Wahrheit auf dem Felde der Handelsthätigkeit und das für ſie allein Gültige iſt deshalb hinzuzuſtellen.

Je größer die Schwierigkeiten ſind, welche die Thätigkeit des Handelsſtandes, um die räumlich getrennten Punkte zu verbinden, überwinden muß, alſo je koſtſpieliger, langſamer, mühſeliger, unſicherer der Transport iſt, um ſo geringer iſt der Kreis von Producten, welche Gegenſtände des Handels werden können, um ſo größer muß der Werth dieſer wenigen ſein, um ſo kleiner ſind die Entfernungen, zwiſchen dem Handelsverkehr im Ganzen wie im Einzelnen überhaupt möglich iſt. Darum bringt jede Stufe in der Ausbildung und überhaupt auch in der Qualität der Transportmittel ganz beſtimmte Handelsgegenſtände und Handelsgebiete nothwendiger Weiſe mit ſich. Daher haben alle dieſe Fortſchritte des Transportweſens von dem ungebahnten zum gebahnten Wege, von der ſchlechten zur guten Landſtraße, von dem längern zum kürzeren Pfade, wie von dem Laſtträger und Laſtthier zum

Wagen, von dem Ruderſchiff zum Segelſchiff im Ganzen nach derſelben Richtung hin gewirkt, wie die Einführung des Dampfes als Bewegungskraft und des ebenen Schienenweges als Bahnweg der Lokomotive. Mit einem Male iſt durch die Eiſenbahnen der Kreis der Produkte, welche Gegenſtände der Handelsthätigkeit werden können, unendlich vervielfacht, die Entfernung, welche ſie umſpannen, kann außerordentlich erweitert, die Sicherheit, mit der ſie ſpekuliren und handthieren, kann ungemein verſtärkt werden. Gewiß ſind keinem unſerer Leſer in der letzten Zeit jene Eindrücke fremd geblieben, welche die wunderbaren Berichte über die Ausdehnung, Maſſenhaftigkeit und Vielgeſtaltigkeit des Handels ſeit Einführung der Eiſenbahnen hervorrufen müſſen. Man muß ſich aber hierbei neben jenen Wirkungen für die Ausdehnung des Abſatzgebietes jedes einzelnen Produktes noch die mächtige Verſtärkung der Arbeitstheilung durch die Eiſenbahnen vergegenwärtigen; denn jede Feſtigung und Ausdehnung der Arbeitstheilung auf kleinerem Gebiet, wie zwiſchen größeren Territorien im Ganzen macht das Bedürfniß des Austauſches und damit das Bedürfniß der Handelsthätigkeit allſeitiger und vielfältiger. Indem wir uns des leichten Geſchäftes einer Aufzählung der Waarenmaſſen, welche gegenwärtig auf Eiſenbahnen befördert, der weitentfernten Punkte, welche durch ſie in Verbindung geſetzt, der Menge von neuen und werthgeringen Dinge, welche dem Verkehr überliefert werden ꝛc., entſchlagen, wollen wir zunächſt darauf aufmerkſam machen, wie ſehr durch die Eiſenbahnen die Bedeutung des auswärtigen Handels im Vergleich zu den nächſt früheren Zeiten wieder geſtiegen iſt. Ich ſage wieder geſtiegen iſt, weil der auswärtige Handel z. B. auch für die früheſten Zeiten von viel größerer Bedeutung, iſt als auf einer ſchon mehr vorgeſchrittenen Kulturſtufe. Noch in dem letzten Viertel des vorigen Jahrhundert konnte Adam Smith mit Recht allgemeinen Anklang finden, als er gegen die herrſchende Abgötterei für den auswärtigen Handel ſeine brillanten Beweiſe über die ungeheure Bedeutung des binnenländiſchen Handelsverkehrs gegenüber den dünnen Fadenſträngen des internationalen Austauſches nach ſeiner meiſterhaften Gewohnheit aus der Wirklichkeit des Lebens ſchöpfte. Heutzutage und gerade nach den in der Wirklichkeit des Lebens vorliegenden Beweiſen wäre weder dieſelbe Invective noch eine ähnliche Zuſtimmung zu rechtfertigen. Der binnenländiſche Austauſchverkehr ſteht ſo lange und immer in dem Maße an Bedeutung für ein Volk im Ganzen dem internationalen Handel voran, als ſich die Hauptentwicklungen und Wirkungen der Arbeitstheilung innerhalb derſelben Landesgränzen vollziehen. In dem Maße dagegen — und ein Mehres will ich zunächſt durchaus nicht behaupten — in dem Maße, als die Arbeitstheilung auch international wird und in dieſer Geſtalt an Bedeu-

tung gewinnt, wächst auch die Bedeutung des auswärtigen Verkehrs für die Völker; denn in demselben Maße wächst ja das Konsumtions- und Absatzbedürfniß über die Landesgränzen hinaus. Doch muß ich noch eine zweite Thatsache hinzustellen, welche gleichfalls von unserem großen Lehrmeister in wirthschaftlichen Dingen nicht in ihrer bald nach seinen Beobachtungen hervorgetretenen Bedeutung angeschaut werden konnte. Wir haben gesehen, daß jede Verstärkung der Kapitalverwendungen in den gewerblich-industriellen Thätigkeitskreisen zur nothwendigen Voraussetzung ein großes, beziehungsweise ein erweitertes Absatzgebiet hat, und daß, je stärker die Kapitalverwendungen zunehmen, um so nachdrücklicher und allseitiger nicht bloß die Tendenz, sondern eben auch diese Wirkung hervortritt, daß die Absatzkreise der Industrieunternehmungen größer werden. Das gilt denn ganz besonders von der Einführung der Maschinenarbeit, mit welcher sich von jeder nur möglichen Stelle vor Allem die Kapitalverwendungen in der Industrie zu unserer Zeit zu legitimiren pflegen. Zu unserer Zeit — denn, ich wiederhole es, Adam Smith konnte im Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts nicht jene riesigen Ausdehnungen der Industriegeschichte und insbesondere nicht die wunderbarsten Entfaltungen der Maschinenverwendungen beobachten, bei denen alsbald der Begehr und Konsum sozusagen der ganzen Welt ins Auge gefaßt wird. Wo läge aber ein Grund, daß diese kapitalstarken Industrien an der Landesgränze Halt machen, über dieselbe hinaus die wirksame Nachfrage des Auslandes wie nicht vorhanden unbeachtet lassen sollten? Und wie oft können sie das gar nicht; ich will nicht daran erinnern, daß es mächtige Fabriken für bloße Theile eines Produkts giebt — wie sollte aber selbst ein Geschäft für die Fabrikation feinster Spitzen bestehen, wenn es auf den Absatz in Belgien oder in der Schweiz allein angewiesen wäre ꝛc. ꝛc. Weil also gerade auch durch die Eisenbahnen die Arbeitstheilung mit immer größerer Entschiedenheit neben ihrer Entfaltung innerhalb der Gränzen der einzelnen Länder einen zugleich internationalen Charakter annimmt, und weil die immer mehr zunehmenden Kapitalverwendungen in jedem Industriegeschäfte fort und fort auf eine Ausdehnung ihrer Absatzgebiete hindrängen, so muß heutzutage der Verkehr eines Volkes mit dem Auslande nothwendig eine viel höhere Stelle einnehmen, als unter den alten Kommunikationsmitteln und gar zu den Zeiten Adam Smith's. Welche Folgen gerade auch für ein Land wie England, wenn nur eine Woche lang der Absatz in die Fremde und der Bezug vom Ausland her stillestände! In riesigen Progressionen wächst't überall die Aus- und Einfuhr der Völker über die Landesgränze. Es kann nicht fehlen, die Eisenbahnen werden mit jedem neuen Jahre ihres längeren Bestandes die Bedeutung des auswärtigen Handels verhältnißmäßig steigern. Lehrt nicht dasselbe das Getriebe und

Abarbeiten in der internationalen Handelspolitik? Am Ende des vorigen Jahrhunderts und noch in dem ersten Viertel des unserigen war, entsprechend unseren obigen Bemerkungen über die mehr binnenländische Beschränkung der Arbeitstheilung, in der ökonomischen Diskussion überall der Gegensatz von Handwerkszünften und industriellen Korporationen im Inlande, gegenüber den Grundsätzen der Gewerbefreiheit, obenan auf der Tagesordnung; sie ist seitdem nicht verstummt, aber wie stark ist neben ihr und vor sie hin seit zwei Jahrzehnten die Erörterung über die Fragen der internationalen Handelspolitik aufgetreten.

Damit nun, daß der territoriale Kreis, welchen die Handelsthätigkeiten umspannen, viel größer geworden ist; damit, daß die Bedeutung des auswärtigen Verkehrs stark zunimmt, wird auch für den Handelsstand eben jene Folge herbeigeführt, daß er sich zu viel stärkeren Kapitalverwendungen veranlaßt sieht. Dieser Schluß bedarf keines weiteren Beweises. Trotzdem, daß sich die Entfernung der von dem Handel zu verbindenden Punkte so außerordentlich gesteigert hat, ist doch in alle Handelsunternehmungen und Thätigkeiten eine viel größere Sicherheit gekommen und keineswegs blos wegen jener schon hervorgehobenen Erleichterung einer persönlichen Kundnahme abseiten des Kaufmanns über so viele für eine Geschäftsführung mittelbar und unmittelbar wichtige Verhältnisse. Der Handelsstand hat an den Eisenbahnen ein zu jedem Tage und an vielen Orten fast zu jeder Stunde in prompter Bereitschaft dastehendes Transportmittel und er braucht mit keinem Heller sich diese so wichtige Dienstleistung zu erkaufen. Noch viel mehr freilich ist es ihm wol werth, daß er mit größter Sicherheit die Ankunft seiner Waaren an ihrem Bestimmungsorte im Voraus bestimmen kann. Und dieser Transport wird ihm nicht nur mit einer so sehr vervielfältigten Geschwindigkeit bewirkt, er hat sogar eine gewisse Auswahl für das Maß von Geschwindigkeit, welches er für das seinen Zwecken dienlichste hält. Schon hier können wir gewahren, wie stark die Macht des Ungefährs und namentlich aller mislichen Zufälle vermindert ist; eine Menge von Eventualitäten, welche früher die Erfahrung zu berücksichtigen nöthigte, sind aus den Berechnungen ausgeschlossen. Weil aber fernerhin die Sicherung der Waaren gegen den Verderb der Qualität während des Transportes ebensowol durch die größere Schnelligkeit des neuen Kommunikationsmittels, wie durch seine Beschaffenheit im Ganzen bedeutend gesteigert ist, so macht sich eine für die Konsumenten sehr erwünschte Folge geltend: die Stärke der Prämie für das Risiko der Handelsunternehmung, die Kosten der Assekuranz für die eventuellen Verluste während des Transportes werden in sehr fühlbarer Weise vermindert. Diese Preisherniedrigung kommt aber

auf die Dauer ſicherlich den Konſumenten zu Gute, denn der Aufwand in ſeiner früheren wie in ſeiner ſpäteren Größe bildet einen Beſtandtheil der Productionskoſten der Handelsthätigkeiten und zwar einen ſolchen, von welchem der Handelsſtand keinen Gewinn beabſichtigte, durch welchen er ſich vielmehr nur vor eigenem Schaden ſchützen mußte.

Hieran reihen ſich ſodann unmittelbar zwei andere Ergebniſſe an. Vergegenwärtigen wir uns, daß auch der Thätigkeitsſchauplatz, das Abſatzgebiet jedes Handelshauſes und der Handelsvölker durch die Transporterleichterung alsbald ungemeſſen ausgedehnt worden iſt, mit andern Worten, daß indem der Kreis jeder einzelnen Handelsunternehmung und an jedem Orte ein ſehr viel größerer wird, die Konkurrenz der Einzelnen und der Völker in der Betheiligung an der Handelsthätigkeit im Ganzen ſo ſehr erleichtert iſt, und daß zudem die Sicherheit jeder Handelsoperation einer viel genaueren Berechnung unterliegt, ſo müſſen wir alsbald einſehen, daß auch die excentriſchen Schwankungen und Differenzen in den Handelsgewinnſten bedeutend verringert werden müſſen. Während nach der einen Seite hin die zerſtörende Macht des unglücklichen Zufalles, wenn nicht gebrochen, ſo doch ſtark verringert wird, muß nach der andern Seite der abnorm hohe Gewinn, welchen theils das Glück, theils ein thatſächliches Monopol herbeiführte, immer ſeltener werden. Weil die Fundamente der kaufmänniſchen Arbeit durchweg ſolider und ſtetiger, die Konkurrenz eine allſeitig erleichterte geworden iſt, wird der Handelsgewinn mehr und mehr nach dem Maßſtab der allgemeinen Produktionskoſten regulirt werden, es werden ſich die Aufwandskoſten an Kapital und Arbeit auch in der Handelsthätigkeit viel gleichmäßiger lohnen. Auf Jeden, ſo ſcheint es, kann dieſes nur einen erhebenden Eindruck machen, man muß es als eine durchaus geſunde und wahrhaft ſittliche Wirkung begrüßen, daß gerade durch jene Lokomotive, die der Laudator temporis acti ſo gern wie ein verkörpertes Symbol des Leichtſinnes und der Frivolität von neueſtem Datum zu bitteren Gleichniſſen verwendet, ſelbſt in das „Lottoglücksſpiel des Handels“ eine ſo viel feſtere Kauſalität zwiſchen Arbeit und Lohn gebracht wird. Man ſieht aber auch gleich, in welchem Grade es für den Handelsſtand irgend eines einzelnen Landes oder an irgend einem beſonderen Orte, von dem aus er an dem Handelsverkehr über die Landesgränzen hinaus, oder überhaupt über ein größeres Territorium hin theilnimmt, zu einer Lebensfrage wird, daß der Eiſenbahnenverkehr auch an ſein Komtoir und Waarenlager herantrete, nachdem daſſelbe einmal überhaupt an anderen Stellen Platz gefunden hat. Werden doch gerade auch dem Handelsſtande mit den Schienenwegen die Produktionskoſten ſo ſehr verringert, auch dadurch, daß auch ihm der Rückfluß und die Möglichkeit einer erneuerten Verwendung ſeiner Kapitalien ſo

hr beſchleunigt wird. Ihm wird am erſten unter allen induſtriellen Thätigeiten die Einſicht aufgezwungen, daß für alle Verhältniſſe internationalen Verkehrs und des Weltverkehrs im Allgemeinen ein Land ohne Eiſenbahnen egenüber den Ländern mit Schienenwegen genau in derſelben ausſichtsloſen Stellung ſich befindet, in welcher die Handarbeit einen Kampf gegen die Maſchinenarbeit auch für die Zielpunkte aufrecht zu erhalten ſucht, welche der Maſchinenarbeit erreichbar ſind. Die Kammerverhandlungen der meiſten eutſchen Länder, welche mit dem Eiſenbahnbau zögerten, bringen ſchlagende Belege bei über die Abnahme des früheren Verkehrs, ſeitdem benachbarte Staaten Eiſenbahnen in Betrieb geſetzt hatten. Es handelte ſich dort ar bald weniger um die Aufſtellung einer neuen Kommuniation, als um die Aufrechthaltung der alten. Es iſt eben unumößlich gewiß, daß heutzutage die geringſte Erſparniß hinreicht, um dem andel und Verkehr eine andere Richtung zu geben.

Und dies möge uns Veranlaſſung geben zur Hervorhebung der Thatache, daß die Einführung und allſeitige Verbreitung der Eiſenbahnen überall ie Richtung der Verkehrs- und Handelswege um ſo mehr beſtimmen muß, ls ſich neben ihnen kein anderes Transportmittel zu Lande halten kann. s gilt dieſes aber ebenſowol im Kleinen wie im Großen, für die binnenndiſchen Handelspfade wie für die Adern des Weltverkehrs. Im Kleinen reten hier die Wirkungen — wie unleugbar ſie an jeder früheren Landraße, wie an jeder neuen Eiſenbahntrace von Dorf zu Dorf, von Stadt u Stadt vor Aller Augen daſtehen —, doch minder bedeutſam für große Wirkungen hervor, weil die Eiſenbahnen, wo es irgendwie angeht, gern der rüheren Verkehrsſtraße folgen und wenigſtens die einmal vorhandenen beeutenderen Punkte des Verkehres auch ihrerſeits zu verknüpfen ſuchen. Die andelsſtraße des Weltverkehres dagegen, welche die Hauptknotenpunkte über ie größten Entfernungen hin in Verbindung ſetzt, kann in der ſtärkſten Weiſe durch die allſeitige Verbreitung der Schienenwege verändert werden. nſere letzte durchgreifende Veränderung in den Welthandelsſtraßen für ie europäiſchen Völker datirt von der Auffindung des Seeweges nach Südaſien und den gleichzeitig eingetretenen rieſigen Fortſchritten der Seechifffahrt, mit welchen die Verbeſſerung der Landtransportmittel in keiner Weiſe Schritt hielt. Durch die erſtere erhielt der Verkehr in weſtöſtlicher Richtung, durch die letztere der ſüdnördlicher, ſeine beſtimmten Impulſe. Kein Territorium konnte dadurch umfaſſender und gewaltiger leiden, als eben das Herz Europa's, Deutſchland und ſeine unmittelbarſten feſtländiſchen Nachbaren. Doch es iſt dieſe Revolution in den Verkehrsſtraßen zu bekannt, um weiterer Andeutungen zu bedürfen, zu groß und gewaltig, um hier mit detaillirteren Nachweiſen ausgeführt werden zu können. Insbeſondere der Handelszug

von der Levante und Oſtindien her, das ſeit uralten Zeiten wie mit unwiderſtehlichem Zauber die Handelsthätigkeit der Europäer zu ſich herangelockt hatte, ging von da ab auf die Waſſerſtraßen des atlantiſchen Oceans und ſeiner Binnenmeere. Faſt zu gleicher Zeit wurde es ſtiller und ſtiller auf den deutſchen Handelsſtraßen nach Italien zu und auf denen, die nach den Oſtküſten des alten griechiſchen Kaiſerthums zielten. Welcher Blick in die Zukunft, daß mit der Einführung der ehernen Adern für den Handelsverkehr das alte Leben wieder nach denſelben Richtungen hin pulſiren kann. Schon eilt ja auch die Schweiz ihre Gebirge zu durchbrechen, ihre Thalſchluchten zu überbrücken für die neuen Transportlinien. Erſt wenn das geſchehen iſt, erſt dann, wenn dieſer Eckſtein und Anſtoß für den Landhandel zwiſchen den nördlichen und den ſüdlichen Küſten auch beſeitigt ſein wird, dann aber auch ſicher wird man in vollem Umfang auch nach Süden hin die alten Verkehrsſtraßen wieder ihren Vorrang einnehmen ſehen, während auch in ſüdöſtlicher Richtung gottlob die Verhältniſſe theils erleichtert ſind, theils immer dringlicher zu einer entſchiedenen Wiederaufnahme aufgegebener Stellungen mahnen. Es iſt keine Frage, die Eiſenbahnen werden mit analoger Stärke auf die Beſtimmung der Welthandelsſtraßen wirken, wie einſt die Entdeckung jener Waſſerwege. Wie viel muß für Deutſchland gewonnen werden, wenn der Verkehr der ſüdlichen und ſüdöſtlichen Küſten Europa's ſich mit Vortheil von der Waſſerfahrt nach Nordeuropa abwenden kann. Während nun jetzt die direkte Eiſenbahnverbindung auch von Nordfrankreich her durch Süddeutſchland nach der Donau geſichert und die handelspolitiſche Einheit von Südweſt- und Südoſt-Deutſchland begründet iſt, geht ſchon ſeit Jahren die raſcheſte Kommunikation, wenigſtens die brieflicher Nachrichten, von den Oſtküſten des Mittelmeeres nach London auf der Ueberlandſtraße von Trieſt her. Schon im Jahre 1847 haben die Londoner Kapitaliſten, als ſie abwogen, welche Ueberlandsroute von der Levante her nach London zu das engliſche Kapital zum Eiſenbahnbau auswählen ſollte, herausgerechnet, daß man von Alexandria nach London über Trieſt in 181 Stunden, über Marſeille in 184½, über Genua und den Luckmanier in 178 Stunden werde gelangen können. Während die mittelitaliſchen Eiſenbahnen dieſe Zeit noch verkürzen würden, hat aber jetzt die öſtreichiſche Regierung den kühnen Entſchluß gefaßt, von Venedig nach Botzen zu bauen und die Fortſetzung dieſer Bahn nach Insbruck führt dann wieder auf die Eiſenbahn über München nach Augsburg, Nürnberg, Bamberg u. ſ. w. Aber auch durch die Schweiz wird man bald von dem italiſchen Lago Maggiore (Locarno) nach dem Bodenſee (Rorſchach) den detaillirten Entwürfen nach die 50 Schweizerſtunden (à 16,000 Schw. Fuß), oder nach dem Züricherſee, eine noch etwas kürzere Strecke, mit Eiſenbahnraſchheit durchfahren und auf die würtem-

hergiſchen und badiſchen Bahnen übergehen können. Während früher auch noch die Engländer von Oſtindien her auf ihre Anfragen aus London in anderthalb Jahren Antwort erhielten, kann man alſo ſchon jetzt von Trieſt nach London die Fahrzeit nach Stunden beſtimmen und von Bombay nach Trieſt kommt man regelmäßig in 4 Wochen. Die größere Geſchwindigkeit, Promptheit und Sicherheit des Transportes und auch des Waarentransportes ſteht entſchieden überall auf Seiten der Eiſenbahnen. Dieſe Vortheile müſſen in vielen Fällen ſo entſcheidend wirken, daß wir auch hier den bisherigen Vorzug der geographiſchen Lage werden gemindert beziehungsweiſe in den Bedingungen für den naturgemäßen Standort des Welthandels werden Aenderungen eintreten ſehen. Die Seeſtädte werden wenigſtens einige Einbuße erleiden gegenüber den Knotenpunkten des Eiſenbahnentransportes. Da bei gleicher Koſtenſumme der kürzere Transport doch thatſächlich der billigere iſt, ſchon weil er das Kapital raſcher einer neuen Verwendung wieder zuführt, ſo kann ſelbſt ein höherer Satz des Eiſenbahnentransportes doch billiger ſein, wie der niedrigere des Schifffahrttransportes. Wie ſtark aber auch die Billigkeit des Transportes vom Norden her quer durch Deutſchland etwa nach Baſel noch neben jenen entſchiedenen Vorzügen ſchon jetzt hervortritt, kann man aus den Tarifmittheilungen des mitteldeutſchen Eiſenbahnverbandes für 1853 ſchließen: darnach zahlt der Zollcentner von Hamburg nach Baſel als Eilgut 7 Fl. 32 Kr., unter den Gütern erſter Klaſſe 3 Fl. 36 Kr., unter denen zweiter Klaſſe 3 Fl. 6 Kr. und ſo von Lübeck 7 Fl. 36 Kr., 3 Fl. 49 Kr., 3 Fl. 18 Kr.; von Berlin 6 Fl. 34 Kr., 3 Fl. 21 Kr., 2 Fl. 45 Kr.; von Leipzig 5 Fl. 34 Kr., 2 Fl. 51 Kr., 2 Fl. 21 Kr. u. ſ. w. Das Eilgut wird von Hamburg nach Baſel in 5 Tagen, anderes Gut in 10—12 Tagen geliefert, von Berlin aus in je 5 und 8, von Leipzig in je 4 und 8 u. ſ. w. (Die frühere Fahrtzeit vor den Eiſenbahnen, z. B. zwiſchen Hamburg und Baſel betrug 5 Wochen, in einzelnen Fällen auch wol nur 4 Wochen, und der frühere Preis: 8 Gulden, von Leipzig her 6 Gulden u. ſ. w.) Wir können dieſen Abſchnitt nicht ſchließen, ohne erſt noch in Kürze einiger Verhältniſſe des Handelsverkehres Erwähnung zu thun, in dem ſich manche Wirkungen von den neuen Kommunikationsmitteln her theils ſchon geltend gemacht haben, theils noch erwartet werden. Dahin gehören die Wirkungen auf die Lage und den Wirkſamkeitskreis des Krämerſtandes, der Kleinhändler und Detailverkäufer. Wir haben es ſelbſt ſchon hervorgehoben, daß durch die Eiſenbahnen die Thätigkeitskreiſe der Zwiſchenperſonen zwiſchen Producenten und Konſumenten und damit auch das Bedürfniß der Konſumenten nach ihnen offenbar ſtark gemindert werde. Fragen wir nun nach der konkreten Geſtaltung dieſes allgemeinen Satzes in den Verhältniſſen des wirklichen

Lebens, ſo werden wir leicht gewahren, er hat keine Anwendung auf den Detailverkäufer oder höchſtens nur für einzelne Gegenſtände ſeines Geſchäfts. Denn der Nutzen des Krämerſtandes beruht auf dem Bedürfniß eines Kaufes in kleinen Mengen, welches durch die Erleichterung des Transportes nicht beſeitigt wird. Nur der Bemitteltere wird Gegenſtände, die er innerhalb größerer Zeiträume in größeren Quantitäten verzehrt, leichter direkt von dem Produktionsorte oder wenigſtens mit Umgehung des Krämerhandels einkaufen. Auch das wird nur inſofern geſchehen, als der dem Detailverkäufer zufallende Gewinn größer iſt, als die Mehrkoſten, welche auf die Specialſendung einer Gütermenge fallen, gegenüber ihren Transportkoſten in Verbindung mit größeren Mengen. Weit entbehrlicher dagegen wird der Großhändler, welcher zwiſchen einem erſten Handelsunternehmer oder auch dem Producenten und dem Kleinhändler ſteht und dann auch der „Handelsreiſende," weil dieſer nur von der Schwierigkeit der Kommunikation zwiſchen dem Detailverkäufer und dem Geſchäftshauſe des Reiſenden lebt. Fallen aber dergleichen Koſten, die zunächſt der Kleinhandel auf ſich übernehmen muß, hinweg, ſo kann der letztere die etwaigen Vortheile eines unmittelbaren Bezugs von Waaren durch den Konſumenten beträchtlich geringer machen, ohne daß ihn ſelbſt deshalb eine Einbuße trifft. Dazu kommt dann dem Krämer weiterhin die ununterbrochene, prompte und wohlfeile Kommunikation inſofern trefflich zu ſtatten, als er ſeinen Vorrath viel raſcher wieder erſetzen kann, ſo daß er theils eines geringeren Kapitales bedarf, theils vollſtändigere Auswahl zu bieten vermag, während ihm doch noch obendrein die Gefahr, daß ihm manche Waare verderbe, verringert wird. Daneben iſt es durchaus kein Schade, daß der Kleinhandel namentlich in kleineren Städten der Konkurrenz benachbarter Orte und insbeſondere größerer Städte zu begegnen hat.

Und dies führt uns auf einen zweiten Punkt, nämlich auf die Klage, die von Seiten kleinerer Orte gegen die Eiſenbahnen deshalb erhoben iſt, weil dieſe wol die großen ferner von einander liegenden Hauptſtädte zu Knotenpunkten eines wichtig angehäuften Verkehres von Reiſenden und Waaren machten, dagegen den kleineren dazwiſchen liegenden Orten alles Leben, Verdienſt und Verkehr mehr und mehr entzögen. Die Sache iſt, wie mir ſcheint, weder nach der einen, noch nach der andern Seite hin durch unbedingte Bejahung oder Verneinung dieſer Klage zu entſcheiden. Zwar beruht der Hauptgeſichtspunkt der Klagenden auf einer vollſtändigen Verkennung des eigentlichen Zweckes der Eiſenbahnen, ja noch mehr, auf einem Widerſpruch gegen den ſeit Jahrhunderten ununterbrochen ſich verwirklichenden Fortſchritt in den Transportmitteln. Weder den Transport der Perſonen an möglichſt vielen Punkten zu unterbrechen und möglichſt lange auf-

halten, damit ja recht viele Orte und Gasthöfe dem Reisenden den Geldbeutel lichter machen, noch auch den Transport der Waaren an ebenso vielen Stellen Hemmnisse zu bereiten, damit die Güterbewegung gestaut werde, ist e Aufgabe der Eisenbahnen und aller Fortschritte in den Transportmitteln, ndern im Gegentheil, es sollen gerade alle Hemmnisse der freiesten und schesten Bewegung bis zum Endziel hin beseitigt werden. Die Interessen, elche von dem Mangel dieser freien Bewegung leben und leben wollen — nd sie finden sich freilich namentlich in kleineren Orten vertreten — klagen eshalb mit Grund; doch liegt natürlich darin an sich durchaus noch keine hatsache für die wirkliche Concentration des Verkehrs in großen Städten vor. ur ist man damit nicht am Ende. Es ist ein ganz unleugbarer Entwickeungszug in der Vertheilung der Bevölkerungen in der neueren Zeit, daß ie Menschenmassen in den großen Residenz-, Handels- und Industriehauptädten und zumal wo und weil diese drei Arten immer mehr zusammen zu allen suchen — unverhältnißmäßig stark anschwellen. Wir bemerkten schon: n anderen Falle würde der Preis der Grundstücke in der unmittelbaren ähe der Großstädte viel beträchtlicher durch die Erleichterung der Zufuhren Milch, Gemüse ꝛc.) aus der Ferne her gesenkt werden. Das Wachsthum er Bevölkerung in den größten Städten erfolgt in weit stärkerer Progression ls in den kleineren, sofern sie nicht gar hinschwinden, auch weit stärker, ls auf dem platten Lande und das zu derselben Zeit, während das letztere ch schon viel stärker wieder durch Auswanderung Luft zu machen sucht; ährend viele Zweige des Handwerks sich in einer wahrhaft überraschenden Stärke aus den Städten heraus über das platte Land vertheilen und gerade uch die Eisenbahnen es möglich gemacht haben, daß so viele Geschäftsleute ußerhalb der großen Städte wohnen, zu denen sie jeden Morgen die Lokomotive bringt. Wie sicher es nun auch ist, daß die Eisenbahnen diese Richung in der Entwickelung unserer Bevölkerungsvertheilung nicht hervorgerufen haben, so unterstützen sie dieselbe im Großen doch unleugbar dadurch, daß sie, wie wir bereits sahen, in allen Zweigen der industriellen Thätigkeiten die großen Kapitalverwendungen einführen oder steigern, mit welchen auch die Concentration menschlicher Arbeitskräfte nothwendig verbunden ist. Und so wird auch allerdings der Handelsverkehr in diesen großen Knotenpunkten des Eisenbahnverkehrs mächtig angehäuft. Nur ist das eine Wirkung, auf welche allein sich eigentlich der Sinn jener Klagen nicht bezieht. Daß die Eisenbahnen aber auch den früheren Verkehr zwischen und in den kleinen Orten stark heben, ist ebensowol dadurch zu erweisen, daß der kleine lokale Personenverkehr zwischen geringen Entfernungen weitab die stärksten Zahlen für die Frequenz und Einnahme bildet, als dadurch, daß die Eisenbahnen erst dann zu einer die Verwaltung befriedigen-

den Einnahme führen, wenn der vielfältige Seitenverkehr auf den rechtwinkelig einmündenden Kleinstraßen sich eingestellt hat. Zumal diesen pflegen die Eisenbahnen überhaupt erst von den kleineren Orten her und zu ihnen hin zu bewirken und aufrecht zu erhalten.

Die bestimmte Mächtigkeit des Austauschbedürfnisses, der Stand der Ausbildung der Transportmittel, sowie der Zug ihrer Richtung auf je einer Stufe des Verkehrslebens hat immer nicht nur eine nach Ort, Umfang und Art bestimmte stetige Concentration des Handels an einzelnen Knotenpunkten hervorgerufen, sondern auch daneben zur Befriedigung eines über die Art und das Maß dieser stetigen Concentration des Austausches hinausgehenden Bedürfnisses vorübergehende temporäre Ansammlungen der im Austausch wirksamen Thätigkeiten in besonderer Gestalt zu Wege gebracht. Für uns wurden die letzteren bisher in den Jahrmärkten und Messen dargeboten. Gerade weil wir dem Eisenbahnentransport, welcher ja doch nur dem in der neuesten Zeit mächtig gesteigerten Verkehrsbedürfniß Genüge thut, eine so durchgreifende Wirkung zuschreiben müssen, werden wir auch neben jener Dislokation und gleichzeitigen Verstärkung des Handels an den stetigen Knotenpunkten auch eine Veränderung hinsichtlich der temporären zu gewärtigen haben. Und in der That, nicht blos die Jahrmärkte, auch die Messen können der vorgeschrittenen Entwickelung der Verkehrsbedürfnisse nicht mehr entsprechen. Auch die Messe, zu deren Eigenthümlichkeit es gehört, daß der Verkäufer seine Güter ausstellt, der Käufer die Waaren besichtigt, Einkäufe macht und dieselben mit sich führt, kann, wie weit sie sich über den Jahrmarkt hinausheben mag, doch nur bei einem weniger ausgedehnten Konsum dem Bedürfniß des Verkehrs nach jener temporären Concentration der Handelsthätigkeiten vollständig Genüge leisten. Sie kann im höchsten Falle auch für einen etwas größeren Staat noch eine nationale Bedeutung haben. Den Bedürfnissen des internationalen Verkehres, wie sie erst in unserer Zeit durch die für alle Völker mächtig erhöhte Bedeutung des auswärtigen Handels hervorgerufen worden sind, vermag sie durchaus nicht mehr zu entsprechen. Wo man einen Ansatz dazu wahrnimmt, erscheint das Wesen der Messe alterirt und es bricht die neue Form durch. So wenn der fernher gekommene Fremde die Auswahl besichtigt und sich darnach zu Bestellungen entschließt. Es kann immer nur eine lokale und singuläre Ausnahme bleiben, daß auch der Ausländer und gar der ferner wohnende eine Messe mit seinen Waaren besucht oder von ihren Waaren mitführt. Auch diese Ausnahmen entsprechen dann doch nur einem durchaus geringen internationalen Verkehr oder einem stärkeren in durchaus unbefriedigender Weise. Weil aber durch den Fortschritt der

Transportmittel, wie ihn die Eisenbahnen darstellen, gerade der internationale Verkehr immer mächtiger hervortritt, so müssen auch auf den temporären Concentrationspunkten die internationalen Verkehrsbedürfnisse in vollem Maße befriedigt werden können. — Soll dieses geschehen und zwar in einer Zeit, wo der Konsum nach Arten und Mengen der Verzehrsgegenstände so außerordentlich angewachsen ist, so kann von Aufstapelungen der Waaren für den Verkauf unmöglich noch die Rede sein. An ihre Stelle wird die Verführung der Proben und Modelle treten müssen. Neben der Vergleichung der Arbeitsprodukte einzelner Industrien, muß die Vergleichung der Unterschiede in der nationalen Arbeit möglich werden. Mit einem Worte, es treten die Industrieausstellungen aller Völker an einem Orte hervor, die unsere Zeit hervorgebracht hat und die auf keinen Fall nur ein vorübergehendes Phänomen sein werden. Was die Jahrmärkte für den provinziellen Verkehr, die Messen für den nationalen sind, das sind die Weltindustrieausstellungen für den internationalen Verkehr. Sie sind — und zumal für eine regelmäßige Wiederkehr — erst möglich geworden durch den mit den Eisenbahnen und Dampfboten erreichten Fortschritt in dem Transporte von Personen und Waaren.

V.

Man wird doch immer entſchiedener von einer durchgeführten Iſolirung wirthſchaftlicher Thatſachen und Vorgänge, von dem menſchlichen Leben in ſeiner einheitlichen Ganzheit, wie es ſich in dem Individuum und in Völkern darſtellt, abkommen müſſen, ſobald man die ökonomiſchen Erſcheinungen in Beziehung zur Wirklichkeit der Erfahrung nehmen und geben will. Man wird jener Iſolirung, wie in ſo vielen anderen Gebieten, als einer Vorunterſuchung bedürfen, aber die politiſche Oekonomie kann als eine Disciplin, die, aus dem Leben ſchöpfend, für das Leben arbeitet, dabei nicht ſtehen bleiben, in ihr nicht ihre ganze Aufgabe zu löſen glauben. Wo der Menſch wirthſchaftlich thätig wird, bleibt er doch immer er ſelbſt, er zieht keine beſondere Perſönlichkeit an oder aus. Was auf ſein inneres Leben überhaupt wirkt, wirkt auch auf die Triebe in ſeiner wirthſchaftlichen Thätigkeit und umgekehrt ſpiegelt ſich in dieſen ſein ganzes Geiſtesleben ab. Aehnlich verhält es ſich auch mit den dinglichen Erſcheinungen des Lebens. Es giebt keine beſondere Form des ſocialen Lebens, keine Staatsverfaſſung, keine kirchliche Inſtitution u. ſ. w., welche nicht auch ihre beſonderen wirthſchaftlichen Formen hervortreten ließ, und umgekehrt ſteht jede Art des Landbaubetriebs, jede Form des Handelsverkehrs, jede Geſtaltung der gewerblichen Induſtrie zu den Staatsverfaſſungsformen, zu dem bürgerlichen Leben der Geſellſchaft u. ſ. w. in einem durchaus beſtimmten Verhältniß. Es ſucht ſich überhaupt die in einer Kulturperiode vorherrſchende Sinnesrichtung der Menſchen und Völker, die mächtigſte Tendenz der Entwicklung an einer Stelle in der Geſchichte, auf allen Gebieten der Erſcheinung durchzuſetzen. Daher die innere Uebereinſtimmung gleichzeitiger Erſcheinungen und Tendenzen, die wohl an dieſer oder jener Stelle zuerſt zum Hervorbrechen und zum Durchbruch kommen, alsbald aber immer nachdrücklicher in alle Kreiſe, das Ganze umgeſtaltend, einzudringen ſuchen.

Auch die Eiſenbahnen laſſen eine Menge von Wirkungen und zum Theil ſehr gewaltiger Wirkungen erkennen, die weit über das Gebiet hin-

ausgehen, welches man gewöhnlich als das Gebiet der ökonomiſchen Thatſachen und Vorgänge zu bezeichnen pflegt. Sie haben auf der einen Seite — wir haben das hinlänglich geſehen — mächtige Elemente des modernen Induſtrielebens, welche auf anderen Gebieten bereits in Wirkſamkeit geſetzt waren, auch in dem Transportweſen eingebürgert und ihnen damit ſodann zu einer erweiterten und verſtärkten Wirkung in allen ökonomiſchen Erſcheinungskreiſen freie Bahn verſchafft, auf der anderen Seite greifen ſie als eine jener mächtigen Erſcheinungen, auf welche ſich die in der Zeit keimenden Triebe mit voller Wucht zu werfen lieben, auch wieder dem gegenwärtigen Beſtand voraus und rücken die Geſtaltungen der Zukunft näher herbei oder dem Vorwärtsſchauenden in ein helleres Licht.

Nur ſo lange man in der Betrachtung der ſogenannten materiellen Erſcheinungen den Menſchen von den Dingen trennt, kann man ſich dem Gedanken hingeben, wahre ökonomiſche Fortſchritte und Fortſchritte für das ſittliche und geiſtige Leben der Völker ſeien disparate oder gar entgegengeſetzte Dinge. Werfen wir nur einmal gleich den Blick zurück auf einen Punkt, bei dem „das Geld“ und das „materielle“ Gut die einzige Rolle zu ſpielen ſcheint. Wir haben hervorgehoben, wie viel Zeit durch die außerordentliche Beſchleunigung des Perſonenverkehrs gewonnen ward; wir haben auch, um einen Schätzungsmaßſtab an die Hand zu geben, auf die Erſparungen an Arbeitslohn ſchon bei jenem geringen Handwerker verwieſen. Abſichtlich aber haben wir es unterlaſſen, wenn wir davon ſprachen, welche große Mengen „Geldlohnes“ von dem Arbeiter mehr gewonnen oder erſpart werden *könnten*, in jene Berechnungen namentlich engliſcher Statiſtiker einzutreten, welche, indem ſie Hunderte von Millionen Thalern erobert werden laſſen, den Leſer gar zu leicht glauben machen, es handele ſich nur um die Eroberung von Thalern und materiellen Nutznießungen. Das ökonomiſche Rechnenexempel bezieht ſich aber nur auf *eine* Möglichkeit in der Verwendung der von den Eiſenbahnen den Menſchen gleichſam geſchenkten Zeit. Kann ich nicht auch gerade ſo gut ſagen: es werden für die Menſchen und auch für den Stand der Handarbeiter Millionen von Stunden *freierer* Muße erobert, in denen ſich zumal der Handarbeiter zur Förderung ſeines ſittlichen Bewußtſeins, zur Stärkung ſeiner intelligenten Einſicht, mit Freuden daran erinnert, daß Gott neben der Arbeit auch die beſchauliche Ruhe dem Menſchen eingeſetzt habe, daß es eine Wohlthat iſt, auch einmal den Geiſt ſtatt des Körpers arbeiten zu laſſen, daß es für menſchliche Weſen noch eine andere Welt giebt, als das Sorgen und Schaffen für das nöthige Brod; daß auch der, welcher aus der Hand in den Mund lebt, an der Erziehung ſeiner eigenen Kinder theilnehmen ſoll, für die Intereſſen ſeiner Nebenmenſchen, ohne Geld verdienen zu wollen, ein

Auge und eine Hand haben kann. Ich ſage nicht, man wird die ganze dem Transport abgerungene Summe von Zeit und Geld nicht auf eine Steigerung des materiellen Erwerbes verwenden, aber es iſt auch eine durchaus ungerechtfertigte Einbildung, daß alle gewonnene Zeit zum Mehrverdienſt von Sachgütern verwendet würde. Auch wenn auf die erſtere Verwendung ein bedeutendes Mehr käme, ſo wäre doch ſehr viel auch nach der andern Seite hin gewonnen. Und iſt dann ſelbſt die Erlangung einer größeren Menge von Sachgütern nicht weiter ein Mittel, durch welches das Leben der Menſchen menſchenwürdiger gemacht wird, ein Mittel, durch welches vielleicht zum erſten Male an vielen Stellen Ausgaben für andere Bedürfniſſe ſittlicher und intelligenter Weſen möglich werden, neben denen für die pure und unumgängliche Leibesnothdurft. „Aber," wird man vielleicht ſagen, „in dieſem Punkte muß man doch ganz beſonders die Verhältniſſe der unteren Stände, der handarbeitenden Volksklaſſen in Betracht ziehen, und für dieſe geſtaltet ſich die Sache doch nicht beſſer, weil immer die Arbeitslöhne auf das Minimum des nothwendigen und unumgänglichen Lebensbedarfes herabzugehen ſuchen." Doch, vor allem Uebrigen ſei es bemerkt, doch nur dann, wenn die Chancen von Angebot und Nachfrage in den Erwerbszweigen *gegen* den Arbeiter ſind, und z. B. jetzt ſeit Jahren iſt das im Allgemeinen durchaus nicht der Fall, auch für die nächſte Zukunft keineswegs Ausſicht darauf. Aber was heißt denn das auch: „Minimum des unumgänglichen Lebensbedarfes?" Das iſt ein ganz relativer Begriff, weder für die einzelnen Arbeitsklaſſen bedeutet er daſſelbe, noch für die verſchiedenen Länder, noch für die verſchiedenen Zeiten. Und fürwahr, es iſt das Glück und der Stolz des menſchlichen Geſchlechtes, den moderne täuſchende oder getäuſchte Propheten vergeblich aus der Geſchichte hinauszudemonſtriren ſuchen, daß dieſes Minimum im Allgemeinen mit der Zeit wächſt und gewachſen iſt. Wenn man es nicht für gleichgültig hält, ob der Menſch nur gefüttert werde und wie und womit er gefüttert werde, ſo kann man ſich leicht von der menſchenwürdigeren Exiſtenz des neueren Handarbeiters im Vergleiche zu dem früheren zweifellos überzeugen. Für ihn rechnet man jetzt längſt nicht nur Schuhe und Strümpfe, ſondern noch gar viele andere Sachen zu dem Minimum nothwendiger Lebensbedürfniſſe, die früher an ſehr hoher Stelle als ein neuer Luxusartikel bekannt oder vermißt wurden. Jeder ökonomiſche Fortſchritt, d. h. jene Vermehrung der Produktion und jede Minderung in den Aufwandskoſten vervielfältigt und erleichtert verhältnißmäßig durch alle Stände die Theilnahme an Genüſſen, welche ſich erſt als Gewohnheit und dann als Bedarf feſtſetzen.

Gerade auch an demjenigen Bedürfniß, welches die Eiſenbahnen wecken und befriedigen, haben wir hierfür ein ſprechendes Beiſpiel. Wir haben

geſehen, daß die außerordentliche Verkehrserleichterung nicht nur allen Ständen, ſondern den unteren vorzugsweiſe zu Gute kommt; daß die Eiſenbahnen thatſächlich von den letzteren weitab am ſtärkſten benutzt werden; daß ſie, während Jedem, der ſchon früher an Reiſen denken konnte, die Ausdehnung derſelben in große Entfernungen hin ohne irgend einen Mehraufwand geſtattet iſt, für noch viel Mehre die erſte Möglichkeit zur perſönlichen Kenntnißnahme von einem näheren oder ferneren Ausland darbieten. Auch hier ſtellen ſich neben die Folgen für die ökonomiſchen Verhältniſſe noch ganz andere und nicht minder wichtige heraus. Voyager c'est vivre, Reiſen iſt Leben, ſagt der vergnügungsluſtige Franzoſe. Er meint, daß man erſt durch Reiſen zum behaglichen Vollgenuß der Lebensfreuden gelange. Reiſen iſt Lernen, werden wir Deutſchen ſagen müſſen, wenn wir auch hier nicht die Beziehung auf dasjenige aus dem Auge verlieren wollen, was uns als der letzte und höchſte Zweck des Lebens erſcheint. In der That mögen wir es auch unumwunden freudig begrüßen, daß das reine und löbliche Vergnügen, ein tüchtiges Stück Welt und Menſchenleben über das Weichbild und den Bann der heimathlichen Scholle hinaus anſehen zu können, ſo ſehr leicht gemacht iſt; mögen wir die Erleichterung des ökonomiſchen Erwerbs nach ſeiner gewaltigen Bedeutung recht würdigen, wer könnte darüber vergeſſen, wie ſehr der ganze Menſch mit ſeinem ganzen Geiſtesleben durch dieſe Kundnahme der Fremde wächſt und gedeiht, wie er rühriger wird, wie ſich ſein innerer Horizont ausweitet durch die tauſendfältigen neuen Eindrücke und Anregungen, und daß er „viel erzählen" kann, weil er wirklich ſo Vieles auf dieſen Verkehrsſtraßen erlebt und gelernt hat. Wahrlich, die Eiſenbahnen haben eine neue großartige Volksſchule eröffnet, zumal für den erwachſenen Mann, für alle Stände und Berufsarten. Lernt doch der Erwachſene, der ſich ſelbſt zu unterrichten ſucht, in allen Fällen nicht mechaniſch etwas Neues zu dem alten Vorrath ſeiner Kenntniſſe hinzu. Auch der Bauer, der jetzt erſt eine gerühmte Muſterwirthſchaft leicht beſuchen, die Mahnungen erfahrener Landwirthe anhören, den Viehſtand, die Anbaumethode in der näheren Fremde betrachten kann; der mit einem Male gewahrt, daß er auch aus größerer Ferne her einen gewünſchten Hypothekargläubiger zur Beſichtigung ſeines Hofes herholen, daß er jetzt ja auch Gemüſe, Milch u. ſ. w. verſenden, dieſes oder jenes Dungmittel beziehen kann, — auch der Bauer muß vergleichen, das Weſentliche herausfinden, den Aufwand und das erreichte Ziel gegenüberſtellen u. ſ. w. — mit einem Worte, er wird geiſtig thätig, ſeine Anſchauung erweitert ſich, und wo er früher nur ohne Nachdenken das Ueberkommene nachahmte, da entſcheidet er jetzt mit ſelbſtthätiger Einſicht, mag er nun bei Altem bleiben oder Neues einführen. Und ganz in derſel-

den Weiſe verhält es ſich ja mit allen induſtriellen Kreiſen. Auch der Handwerker, der Fabrikant, der Kaufmann, ſie mögen auf ihren geſchäftlichen Reiſen zunächſt nur beſtimmte Handwerkszwecke im Auge haben, ſie unterrichten ſich doch auch über Fachverhältniſſe nicht anders, als daß ihrem ganzen geiſtigen Geſichtskreis mannigfaltige Erweiterungen eben dadurch zuwachſen, ganz abgeſehen davon, daß auch für den Geſchäftsmann ſich unterwegs nicht blos Induſtriehallen, Maſchinenfabriken u. dergl. m. entgegenſtellen. Da iſt kein praktiſcher Beruf, den man ausſchließen könnte, auch nicht den der höchſten Staatsbeamten, denen wenigſtens die äußerſt raſche Umſchau in Perſon erſt jetzt möglich wird, die vor ſo vielen mißlichen Folgen der brieflichen Berichte und Schilderungen allein bewahren kann. Ganz beſonders hoch aber möchten wir an dieſer Stelle auch den Gewinn der Wiſſenſchaften ſchätzen. Welche Epoche machte in der alten Zeit der Kriegszug Alexanders nach Aſien für die Geſchichtſchreibung, für die Geographie, die Aſtronomie, für alle Naturwiſſenſchaften! Eben dieſelben Disciplinen haben auch heutzutage in der außerordentlichen Erleichterung insbeſondere des Perſonenverkehrs die ſaftigſte Wurzel für ihr ungemeſſenes Wachsthum erhalten. Die Forſchungen an Ort und Stelle, in dem Staub der Archive, in den Trümmern der Steinwelt, die perſönliche Anſchauung des geſchichtlichen Terrains, wie der geographiſchen Oberfläche, die Durchwanderung aller Länder nach den lebenden und den todten Monumenten der Natur, wie des Menſchenlebens, kurz alle jene Zielpunkte, welche heutzutage Schaaren von wiſſenſchaftlichen Männern nach allen Seiten hin umhertreiben, es iſt ein Forſchen, Prüfen und Sammeln, das erſt durch die Verkehrserleichterung möglich wurde. Ueberall bricht die Macht der perſönlichen Anſchauung, die Kraft der erfahrungsmäßig konſtatirten Thatſache hervor; es iſt eine Epoche für dieſe Wiſſenſchaften, ſo tief eingreifend in ihr ganzes Weſen und Wachſen, wie irgend eine andere in aller früheren Zeit. Und gerade hier erwäge man wohl, welche tiefe Bedeutung das Wort der Engländer hat: die Zeit iſt der Stoff, aus welchem das menſchliche Leben gemacht iſt. Nicht nur, daß mit einem Male für alle dieſe Arbeiten die fruchtbringende Betheiligung ſo vieler Einzelnen möglich geworden iſt, zum Segen der Wiſſenſchaft wird Allen die Arbeitszeit der Forſchung, ihres wiſſenſchaftlichen Lebens durch die Verkürzung der Transportzeit verlängert. Wie ſchwer erarbeitet ſich jetzt auch der geniale Mann eine große Bedeutung in der Wiſſenſchaft, die er überall durch Kenntnißnahme eines ungeheuren Materials ſtützen muß; wenn er auf der Höhe ſteht, iſt das Leben bald zu Ende, und was er für ſich erarbeitet hat, kann er leider nicht, wie Hab und Gut, auf Andere vererben. Und doch erfaßt eben nur das Auge, das Vieles geſehen hat, überall alsbald das Neue und Werthvolle. Wel-

Fortſchritt, daß jetzt ein bedeutender Mann die wichtigen Punkte auf ausgedehnten und fernen Erdfläche in einer Reihe von Tagen durch-rn kann, während zu derſelben Unternehmung ein Humboldt vor drei-nd vierzig Jahren eben ſo viele Wochen und vielleicht Monde von ſei-für die Wiſſenſchaft ſo koſtbaren Leben aufbrauchen mußte. Und gewiß, rauchen es nur zu bedenken, auf allen jenen Wagenzügen, welche Maſſen Menſchen und Gütern in der weiten Welt herum von Ort zu Ort, Volk zu Volk in Bewegung ſetzen, werden ununterbrochen auch Ideen portirt, die in der Fremde kräftigende Nahrung ſuchen und finden oder nkörner ausſtreuen und im Wachsthum ſtärken. Für den Menſchen llgemeinen, deſſen Kenntniſſe und Einſichten vermehrt und erhöht wer-wird überhaupt ſo zu ſagen das Leben ſelbſt verlängert, denn die Dauer nenſchlichen Lebens berechnet ſich doch für eine geiſtigere Betrachtung nach der Zahl der Stunden, die wir durchlebt, ſondern nach der je und Bedeutung deſſen, was wir erlebt haben und was wir für das e, für Gegenwart und Zukunft haben ſchaffen und fördern können. noch einmal, auch wenn wir blos auf das Vergnügen, auf den Freu-nuß ſehen, und ſelbſt nur auf denjenigen, welchen man ſich mit jenen fahrten" zu verſchaffen ſucht, verurtheilen wir nicht leichtſinnig einen intlichen Leichtſinn. Ich denke, die bürgerliche Geſellſchaft in allen Ständen und Gliedern ſollte es nur mit Freude anſehen, daß gerade andarbeitenden Volksklaſſen ſich ſo lebhaft zur Theilnahme an den is de plaisir hinzudrängen. Es ſind weit ſchönere und ſittlichere en, die ſie dort ſuchen, als die ſchmutzigen Freuden der Winkelſchenke, as Kartenſpiel und der Branntwein ihnen Leib und Seele zugleich an-

Es iſt recht gut, daß ſie das, was ſie auf ihr Vergnügen verwenden, rwenden, und ſelbſt am Zielpunkt der Fahrt pflegt dann Zeit und Luſt angeln, um den letzten Reſt in der Weiſe auszugeben, wie am Wohn-as Ganze daraufging. „Aber es wird ja doch abermals ein neues rfniß geweckt, das dem Arbeiterſtande früher fremd war" — auch das t ganz unſtatthafter Einwand, denn daß neue Bedürfniſſe, ſofern ihre edigung nicht an ſich ſelbſt ein Uebel iſt, geweckt werden, iſt nicht nur ährlich, nein es iſt gut und begleitet alle allgemeinen Fortſchritte. de der Mangel an menſchenwürdigen Bedürfniſſen, die ſtumpfſinnige edenheit mit einer untermenſchlichen Einfachheit iſt oft die einzige Ur-daß ſo mancher arbeitsſtarke Bettlerlümmel nach wie vor dabei bleibt, r, Brodſtücke und Kleiderfetzen bei bedürfnißreichen Nebenmenſchen ein-meln.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Eiſenbahnen auf ſehr viele öffent-Verhältniſſe, welche zunächſt gar nicht durch die mächtige Förderung

der ökonomiſchen Erwerbsthätigkeiten und der allgemeinen Lebensverhältniſſe der Individuen berührt zu werden ſchienen, eine bedeutſame Einwirkung ausübten. Die beſondere Eigenthümlichkeit und namentlich auch die gewaltige Ausdehnung, mit welcher das neue Kommunikationsmittel in das Leben eintrat, hat ſelbſt auf das Geſetz, auf Recht und Rechtsbrauch einen entſchiedenen Einfluß geltend gemacht, und zwar gilt das ſowohl für die binnenländiſchen Erſcheinungskreiſe, wie für die internationalen Verhältniſſe und Zuſtände der Völker und Staaten gegen einander. Man wird gewiß zu dem, was wir aus dieſer Sphäre hier hervorheben wollen, Vieles hinzufügen können und im Verlaufe der Zeit, wenn das Verhältniß von Urſachen und Wirkungen an vielen Stellen klarer nachzuweiſen ſtehen wird, immer Mehres. Einen Grundzug wird man aber wohl überall wahrnehmen, nämlich den, daß die in der Entwicklung unſerer ſocialen und politiſchen Zuſtände liegenden Richtungen durch die Wirkungen der Eiſenbahnen gefördert werden. Und das iſt ſo entſchieden der Fall, daß wir, die wir von ſo manchen auffälligen Gegenſätzen in dem modernen Staatsleben der Völker zu reden gedrängt werden, ſonderbarerweiſe hier und da die beiden ſich bekämpfenden Richtungen zu gleicher Zeit unterſtützt finden. Wer möchte ſchon jetzt ſagen, ob wir davon einen Beweis haben, daß jene Gegenſätze ſich gegenſeitig bedingen und hervorrufen, oder ob uns der Zuruf entgegentönt, ſie werden ſich, nachdem ſie ſich einſeitig und energiſch ausgebildet, doch zu einem einheitlichen Ganzen entwickeln und zuſammenbilden.

Es iſt auffällig genug, daß die Einwirkungen der Eiſenbahnen auf die Rechtsverhältniſſe von Seiten der Juriſten bisher ſo wenig in Betracht gezogen worden ſind, daß wir kaum über ganz einzelne Punkte eine durchgeführtere Erörterung, eine umfaſſendere Behandlung über die Geſammtſumme der einſchläglichen Erſcheinungen aber noch nicht einmal im erſten Verſuch haben. Und doch ſind in nächſter Folge des Eiſenbahnbaues und Betriebs in allen Staaten nicht nur eine Menge poſitiver Rechtsbeſtimmungen durchgreifend umgebildet worden, ſondern es ſind auch — um wenig zu ſagen — bedeutſame Modifikationen in allgemeinen Rechtsgrundſätzen hervorgedrängt worden, die in der Zukunft noch manche Anwendung auf anderem Felde finden dürften. Unter den ſchon unmittelbar durch das Eintreten der Eiſenbahnen herbeigeführten geſetzlichen Aenderungen beſtehender Rechtsverhältniſſe haben ein ganz allgemeines Intereſſe beſonders die Veränderungen in den Rechtsverhältniſſen des öffentlichen Poſtweſens erregt. Hier ſtellte ſich eine große Mannigfaltigkeit von Kolliſionen dadurch ein, daß ſowohl die Eiſenbahnen, als die Poſten in den einzelnen Staaten ſich entweder oder zum Theil in den Händen von Privaten oder in den Händen des Staates befanden, und eine einfache Löſung unter den vie-

en Kombinationen nur dann möglich war, wenn neben einer Staatspoſt ine Staatseiſenbahn auftreten ſollte. Die Diskuſſion über die plötzlich ufgetauchten und ſehr verwickelten Fragen hat ſchließlich nicht wenig dazu eigetragen, bei den Staatsregierungen wie unter dem Volke der Anſicht, aß die Poſten, wie die Eiſenbahnen ihrer Natur und Aufgabe nach ſich zu Staatsanſtalten am beſten eigneten, größeren Eingang zu verſchaffen. Es ſt ebenſo ſchließlich, wo nicht der Beſtand, ſo doch die Bedeutung des Pri- ilegiums und Monopols der Privatpoſtanſtalten innerhalb des modernen Staates ganz bedeutend vermindert worden und damit an einer wichtigen Stelle ein noch lebensfähiger Reſt von den ökonomiſchen Formen einer frü- eren Periode des Staatslebens zurückgetreten. Unter den Modifika- ionen allgemeiner Rechtsprincipien, welche mit dem Eintreten des euen Kommunikationsmittels der Staatsgeſetzgebung gleichſam aufgenöthigt orden ſind, ſteht wohl die Umbildung in den allgemeinen Prin- ipien für die Anwendbarkeit der Expropriation voran. Denn s kann doch kaum für ein unbefangenes Urtheil zweifelhaft verbleiben, daß ie früher gültigen Normen für die Möglichkeit einer geſetzlichen Enteig- nung, namentlich auch des Grundeigenthums, nicht blos für die zwangsmäßige Expropriation der Grundſtücke zu Gunſten von Privateiſenbahnen nicht hinreichten, ſondern auch für eine Ausdehnung auf dieſelbe nicht ein- mal paßten. Da ſich für dieſe Bahnen insbeſondere der Grundſatz, daß es ſich bei einer Zwangsexpropriation nur um einen zweifelloſen öffentlichen Nutzen handeln dürfe, außer Frage ſtellen, noch der Charakter einer öf- fentlichen Anſtalt ohne Weiteres nachweiſen ließ, ſo enthalten die meiſten Eiſenbahngeſetze, beziehungsweiſe die Expropriationsgeſetze, zu Gun- ſten von Privateiſenbahnen auch eine ziemlich ſtark erweiterte Theorie von der Anwendungsfähigkeit der Expropriation. So viel ich ſehen kann, iſt in jedem deutſchen Staate dieſe Erweiterung eingetreten, und ſogar in den- jenigen, welche Staatseiſenbahnen einzurichten Anſtalt machten, weil man auch da nicht daran dachte, principiell vielleicht ſelbſt kleine Nebenlinien der Privatinduſtrie geradezu unzugänglich zu machen. Es war freilich überall, wo man Eiſenbahnen herzurichten feſt entſchloſſen war, ohne daß der Staat bauen wollte oder konnte, ein äußerer Zwang, der zu dieſer Ausdehnung der Expropriationstheorie führte. Denn eine irgend erheblichere Strecke hätte ſich vorausſichtlich in keiner anderen Weiſe zu Stande bringen laſſen, und wo man auf kleinere Entfernungen hin ohne ein Expropriationsgeſetz die Grundſtücke mit den in freiwilligem Vertrag geforderten Summen er- kaufen mußte, — wie z. B. bei der kleinen Eiſenbahn Zürich - Baden, — da wird bis auf die gegenwärtige Stunde der unverhältnißmäßige Druck der Grunderwerbskoſten auf die Verzinſung der Anlagekapitalien verſpürt.

Während man gewöhnlich die einen Expropriationsgesetze an die für die Anlage oder Ausdehnung der Landstraßen anlehnte, liegt doch der bedeutende Unterschied einer Staatschaussee und einer Privateisenbahn und der unmittelbaren Zwecke beider derb genug zu Tage. Die erfolgte Umbildung des Rechtsprincips liegt dann freilich eben so ersichtlich in den Bahnen der modernen Staatsentwicklung. Denn es ist kein Zweifel, daß in dem modernen Staat, während die Individuen überall für den Kreis des privaten Lebens immer mehr und mehr eine ganz freie Selbständigkeit und Abgeschlossenheit zu gewinnen trachten, doch in allen allgemeinen Fragen jegliches Sein und Haben immer unbedingter dem für das Gemeinwohl auftretenden Staatswillen unterworfen wird. Mehr und mehr schwinden die letzten Reste der auch für den Willen der Staatsregierung unberührbaren Selbständigkeit der mittelalterlichen Mikrokosmen, die eine Geltendmachung des Gemeinwohles und überhaupt öffentlicher Zwecke gegen ihren Willen nicht zuließen. Wenn wir nun auch an dieser Stelle noch einmal auf einen unserer früheren Sätze zurückverweisen, daß der Staat die Privateisenbahngesellschaften nicht sowohl mit einem Gewerbsmonopol habe privilegiren wollen, als vielmehr ein von ihm abgetretenes Hoheitsrecht ausüben lasse, so sind doch eben diese Concessionen eine zwingende Veranlassung geworden, daß die Position des individuellen Willens gegen den Staatsregierungswillen auch in Eigenthumsfragen den höheren Grad von Rechtsschutz, der in der früheren Gesetzgebung lag, eingebüßt hat. Von der Bestimmung des doch schon modernen preußischen Landrechts: daß zur Anlegung oder Verbreitung von öffentlichen Landstraßen oder Kanälen jeder Grundbesitzer das erforderliche Land dem Staate käuflich überlassen muß," oder: „Auch der Staat ist Jemanden zum Verkaufe seiner Sache zu zwingen nur alsdann berechtigt, wenn es zum Wohl des gemeinen Wesens nothwendig ist," zu den Expropriationsbestimmungen, wie sie das Gesetz vom 3. Nov. 1838 zu Gunsten von Privateisenbahnen aufstellte, ist doch ein starker Sprung. Aber auch nur im Hinblick auf die Staatseisenbahn entstand z. B. in Baden die neue Bestimmung, daß „als öffentlich der Nutzen der Unternehmungen gilt, nicht nur, wenn er dem Staat unmittelbar, sondern auch wenn er demselben blos mittelbar, zunächst oder unmittelbar aber einer Staatsanstalt oder einer oder mehreren Gemeinden zu Gute kommt." Wie sich das Ressort der amtlichen Regierungsthätigkeit in den neueren Staaten gegen früher ungemein erweitert hat, so ist auch jenes Nothrecht des Staates nicht nur an einem neuen, erst jetzt zum Vorschein gekommenen Gegenstand als anwendungsfähig erklärt worden, sondern es ist auch gleichzeitig die Berechtigung des dissentirenden Einzeln-

willens eine viel eingeſchränktere, man möchte ſagen, ein Nothrecht des Staates iſt faſt zu einem Nöthigungsrecht erweitert worden.

Sicherlich hat aber auch die in der Theorie und vielleicht auch in der poſitiven Geſetzgebung längſt anerkannte Gewalt der Staatsregierung über das individuelle Leben eine viel größere Bedeutung für die Wirklichkeit erhalten; ſie iſt in vieler Beziehung erſt durch die außerordentliche Erleichterung der Kommunikation zwiſchen der doch immer nur lokal placirten Regierungsgewalt mit allen Punkten des Landes zur Wahrheit geworden. Man kann ſagen, die Eiſenbahnen machen eine Art Allgegenwart der Staatsregierung an jeder Stelle des Territoriums möglich, überall kann jene die individuellen und genoſſenſchaftlichen Lebenskreiſe überwachen, kontroliren, in jedem Augenblick auf ſie einwirken. Und dabei ſteht ſie ihnen allen gegenüber in der für den Schlachtenkampf ſo oft geprieſenen Stellung, daß ſie immer eine große Fülle bereitgehaltener Kräfte auf einen Punkt werfen kann. *Je ausgedehnter das Territorium der Staaten, um ſo ſtärker iſt dieſer Machtzuwachs für die Regierung.* Auch in den größten Ländern kann mit gewaltigem Nachdruck der einheitliche Wille ſich geltend machen. Unſere Nachkommen werden es als eine erfahrungsmäßige Thatſache vor ſich haben, daß die modernen „Weltreiche," um beſtehen zu können, nicht ununterbrochen Eroberungskriege zu führen, und um in Wahrheit einheitlich regierte Staaten zu werden, nicht auseinander zu fallen brauchen. Nun iſt es, wie es ſcheint, dieſen Dingen gegenüber doch kein unverſtändlicher Gegenſatz, daß auch der Freiheit des individuellen Lebens im Staate ein bedeutſamer Zuwachs geworden iſt, und daß ſogar die Fähigkeit der Privaten zu einer Aktion auf die Landesregierung als ausgedehnter erſcheinen muß. Die außerordentliche Erleichterung des Verkehrs ſelbſt kann doch eben auch für die individuellen und privaten Lebenskreiſe nicht aufgehoben werden. Ihre Hauptwirkung beſteht aber gerade darin, daß ſie jede Art von Iſolirung aufhebt oder mindert. Auch die des geiſtigen Lebens. Wer könnte die unendliche Erleichterung der geiſtigen Kommunikation aller Einzelnen unter einander in unſerer Zeit anſchaulich machen. Nicht überhaupt, nur in dieſer oder jener Form iſt ſie mit Anwendung äußerſter Gewalt zu unterdrücken; die perſönliche Berührung und das geſprochene Wort erſetzt am Ende den Bücherballen mit ſeinen todten Buchſtaben. Wer an eine Vernunft in dem individuellen und in dem ſtaatlichen Leben, wer an Wahrheit, Recht und Tugend und ihre Beſtimmung, unter den Völkern zu herrſchen, glaubt, der muß die Erleichterung des geiſtigen Verkehrs als eine Bürgſchaft begrüßen, daß die geſunde Entwickelung des öffentlichen Lebens wenigſtens für die Dauer immer wieder zur Darſtellung gelangen muß. Es iſt natürlich auch gewiß, daß auch der Verkehr

aller Volksgenoſſen unter einander über alle ihr beſonderes Staatsleben berührenden Ereigniſſe in der ſtärkſten Weiſe vermehrt iſt. Sicherlich, die Ausbildung allgemein verbreiteter Ueberzeugungen, das Heranwachſen einer öffentlichen Meinung über Landesfragen und politiſche Vorkommniſſe iſt ungemein erleichtert. Wo ſie ſich gegen Thaten oder Tendenzen der allgemeinen Staatsgewalt wendet, muß ſie eben deshalb, weil ſie allgemeiner iſt und gleichzeitig thätig werden kann, in ihren Wirkungen viel bedeutender werden. So wird ſich das ſchließliche Reſultat gar nicht beſtreiten laſſen, daß durch die mit den Eiſenbahnen eingetretene Verkehrserleichterung, mögen wir auf äußere oder auf innere Erſcheinungen blicken, die Staatsregierungen oder die Maſſen der Einzelnen im Volke zuerſt betrachten, die Einheit des ſtaatlichen Lebens der Nationen, die Geltendmachung *eines* Willens an allen Stätten, wo politiſche Kräfte für das öffentliche Leben thätig werden, mächtig gefördert iſt. Und ich glaube, dieſe Wirkung des geſteigerten binnenländiſchen Verkehrs auf eine einheitlichere Geſtaltung des Volks- und Staatslebens, durch welche das *nationale* Leben *gekräftigt* wird, hebt hinlänglich die kosmopolitiſchen Wirkungen des gleichfalls erleichterten internationalen Verkehres auf. Es bildet doch auch ein Volk in ſeinen Mannesjahren die tieferen und wahrhaft bedeutungsvollen Züge ſeines Weſens und Charakters gerade durch den Verkehr mit der übrigen Welt zu größerer Schärfe aus; wird ſich doch ſelbſt der aus der Ferne ſo leicht nur kosmopolitiſirende Deutſche in der Fremde erſt recht und mit einer ihn ſelbſt überraſchenden mächtigen Liebe des deutſchen Lebens im Gegenſatz zur übrigen Welt bewußt. Doch wird nicht zu leugnen ſtehen, auch darin ergeht es dem gereifteren Volk wie dem gereifteren Manne, der die „große Welt“ kennen gelernt hat, die beſonderen Liebhabereien an Wohnung und Kleidung, an Spielen und Bräuchen, welche an die Erlebniſſe der früheſten Jugend erinnern, ſie verſchwinden allmälig, und auch da, wo es ſich durch die Künſte das äußere Leben nach ſeinem eigenen Geſchmack zu verſchönen ſucht, vergißt es nicht des auch in der Fremde geſtärkten Sinnes für praktiſche Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit. Daneben wird dann ſchließlich doch nicht zu vergeſſen ſein, daß ſo viele Aenderungen in „nationalen“ Sitten und Gebräuchen, die man dem Alles nivellirenden Verkehr mit aller Welt zuzuſchreiben pflegt, nur *provinzielle* und *lokale* Gewohnheiten ſind, die überall ſchon damit allmälig an Platz und Bedeutung verlieren, daß ein aus verſchiedenen Stämmen zuſammengewachſenes Volk ſich zu einem einheitlicheren nationalen Staate herausbildet. Die Beſeitigung politiſcher Schranken zwiſchen den Stämmen und Provinzen pflegt dann nur den Anfang eines überall durchbrechenden Entwicklungsganges zu bilden,

während auch dieſer Vorgang ſelbſt nur als Wirkung eines ſchon voraufgegangenen geiſtigen Prozeſſes ſich einſtellen konnte.

Rufen wir uns an dieſer Stelle auch noch jene frühere Beobachtung in's Gedächtniß zurück, daß die Eiſenbahnen die räumlich getrennten und vielleicht weit von einander entfernten Glieder eines größeren Staates feſter an einander ketten und ſelbſt den Verkehr aller minder großen und kleinen Orte auf die Verbindung mit den meiſtentheils in den Landeshauptſtädten dargebotenen Hauptknotenpunkten des inländiſchen Handels peremptoriſch verweiſen, ſo wird es ohne Weiteres begreiflich, warum insbeſondere in jenen Staatenbünden und Bundesſtaaten der vorhandene Grund von Einheit des Staatslebens mächtig gefördert werden muß. Es pflegen in ſolchen Staaten die Gränzen zwiſchen den einzelnen Theilen des Ganzen von vorn herein weder der Idee, noch den thatſächlichen Verhältniſſen nach nicht die Bedeutung einer Verkehrsſchranke zu haben, die erſt durch beſondere Anſtrengungen beſeitigt werden muß, und der mächtige Zug nach einer ununterbrochenen Bewegung des Verkehrs pflegt dort zuerſt ſeine volle Wirkung für die Verbindung iſolirterer Theile auszuüben. Wirklich iſt durch die allmälige, aber im Ganzen ununterbrochen vorgeſchrittenen Erleichterungen des Handelsverkehrs und zuletzt nun ganz beſonders durch die handelsverbindende Macht der Eiſenbahnen die politiſche Einheit der deutſchen Bundesſtaaten weſentlich und jedenfalls in einer Weiſe und an ſolchen Punkten gefördert worden, daß man nur das allgemein befriedigende Ergebniß einer durchaus und allſeitig freien Vereinbarung vor ſich hat. Wer freilich die Steigerung der Handelseinheit nicht als eine wirkliche Steigerung der nationalen und ſtaatlichen Einheit anerkannte und wem es mehr oder eben ſo viel um Formen, als um weſentliche Sachen zu thun iſt, der wird in unzugänglicher Sicherheit auch hier den ökonomiſchen Erſcheinungen einen bedeutſamen Zuſammenhang mit dem geſammten öffentlichen Leben der Völker nach wie vor abſprechen können. Die ganzen verklammernden Schienenwege des deutſchen Eiſenbahnnetzes — in der That kann von einem irgendwie auf ſich allein geſtellten Eiſenbahnnetz eines einzelnen Gliedes im Bunde keine erhebliche Rede ſein — ſteigern auch heutzutage mehr und mehr die Wirkungen ihrer einheitlich verbindenden Kraft. Die Eiſenbahnverwaltungen aller Territorien müſſen ſich über immer mehre Dinge einen, um die Aufgaben des beſchleunigten, ununterbrochenen und gleichmäßigen Transportes vollſtändig zu löſen; jede Beſchleunigung des Verkehrs abſorbirt eine Schranke und führt zu neuen Vereinbarungen über allgemein gültige Verwaltungsgrundſätze und einheitliche Leitung des Betriebes u. ſ. w. Daß dieſe Wirkungen auch für das Staatsleben der ſchweizeriſchen Kantone in ihrem eidgenöſſiſchen Bunde

ſich einſtellen werden, möchte weder in, noch außer der Schweiz Jemand in Frage ſtellen. Es war hauptſächlich die noch populäre Sorge vor einem gewaltigen Uebermaß von Centraliſation der allgemeinen Staatsgewalt, vor einer bedenklichen Abſorbtion des noch erhaltenen Beſtandes der kantonalen Selbſtändigkeit, weshalb das warm befürwortete Projekt, für die Schweiz ein Netz von lauter Staatseiſenbahnen von Bundeswegen zu errichten, ſo entſchieden abgelehnt wurde. Man hat es auch für Deutſchland nachträglich öfter bedauert, daß das Netz der deutſchen Eiſenbahnen nicht von vorn herein zu Händen der deutſchen Bundestagsverſammlung genommen und von ihr aus durchgeführt worden ſei. Von militäriſchen Betrachtungen hier zu ſchweigen, ſo weiß ich kein Intereſſe für die Beſprechung von Dingen abzuſehen, für deren Unmöglichkeit ſich tauſend Gründe vorbringen ließen, ohne daß man einen durch einen Hinweis auf thatſächliche Erfahrungen zu entkräften vermöchte. Davon aber kann ſich Jedermann durch den erſten Blick auf eine Eiſenbahnkarte überzeugen, daß auch die Richtungen dieſer Schienenwege, mögen ſie an dieſer oder an jener Stelle entworfen worden ſein, in ſehr lesbarer Schrift manche viel bekannte und wenig beachtete Wahrheit des geſchichtlichen Lebens predigen. Weder für die deutſchen, noch für die franzöſiſchen Eiſenbahnen iſt ein Netz vorher erwogen und beſtimmt worden, in beiden Ländern iſt es ganz allmälig, wie durch das Eintreten von lauter zufälligen Umſtänden und in beiden Ländern hauptſächlich durch die Thätigkeit der Privatunternehmungen zu Stande gekommen. Vergleichen wir aber den gegenwärtigen Beſtand, ſo ſehen wir in Frankreich genau das Bild eines Rades; von dem Mittelpunkte in Paris gehen die Felgen nach den Gränzen. Nicht als ob von Paris aus ſo gebaut wäre, im Gegentheil, überall im Lande hat man von außen her dieſe Richtung genommen, und jede in der Provinz entſtandene Bahn hat nicht eher geraſtet, als bis ſie ſich bis nach Paris hin ihren Weg gebahnt hatte. Kaum könnte man ſechs mathematiſch regelmäßigere Radien von Paris aus ziehen, als die Linien nach Rouen, nach Amiens, nach Rheims, nach Dijon, nach Orleans, nach Chartres ſie darbieten! Auch in Deutſchland kettet ſich zwar immer feſter und feſter ein, wie mir ſcheint, ganz verſtändiges Netz von Eiſenbahnen zuſammen, aber das iſt nicht das Gewebe einer Spinne, das iſt Kette und Einſchlag eines Tuchgewebes mit tüchtigen Vereinigungspunkten, aber auch mit ſolid quadrirten Maſchen, mit Knotenpunkten, aber ohne ein Centrum! Man ſieht, für eine franzöſiſche Centraliſation fehlt doch noch — es mag Vielen vielleicht als wenig erſcheinen — auch dem deutſchen Volke jeglicher Inſtinkt in dem Bau der Verkehrsſtraßen und ein Paris dieſſeit des Rheinſtromes für die Berechnungen der Erwerbsthätigkeiten. Wie ſehr dagegen zu jeder Stunde, wo wichtige Fragen für

die Entwicklung in der einheitlichen Gestaltung des deutschen Staatslebens zur Entscheidung kommen, die Eisenbahnen alsbald sich eine besondere Berücksichtigung erzwingen, oder vielmehr als Ursache bedeutsamer Vereinbarungen hervortreten, darüber hat man einen neuen Beweis auch in den direkt auf den Eisenbahnenverkehr bezüglichen Artikeln 16 und 17 (mit dem Separatartikel 8) in dem neuen preußisch-österreichischen Handels- und Zollvertrag.

Ich kann es nur als einen starken Beweis von der in der neuesten Zeit außerordentlich gesteigerten Bedeutung des auswärtigen Handels für die Gesammtheit der ökonomischen Interessen eines Volkes ansehen, daß man sich so oft die vielfältigen und durchgreifenden Einwirkungen der Eisenbahnen auf die allgemeine Haltung der Staaten und Völker gegen einander vorgehalten sieht. Der Verkehr verbindet; es müssen also die Schranken fallen, welche der Verknüpfung Widerstand leisten. Jede Steigerung, wie jede längere Dauer des Verkehres zieht das Band fester an und macht die Wiederaufrichtung trennender Gränzen immer schwieriger. So schwindet die Isolirung der individuellen Lebenskreise, so vergeht der lokal und provinziell abgerundete Mikrokosmus. Diese Triebkraft des Verkehres greift auch über die Landesgränzen selbst der größten Staaten hinaus und immer mächtiger, je ersichtlicher es an den Tag kommt, wie wenig auch ein ganzes Volk mit seinem Wollen und Können in dem Fortschritt seiner Kultur auf sich allein angewiesen bleiben kann und darf. Der Eintritt der Eisenbahnen bezeichnet den Punkt in der Entwicklung der modernen Völker, wo der Jahrhunderte lang gehegte und gepflegte Glaube an die glückbringende Macht einer Abgeschlossenheit gegen außen hin in diesem oder jenem Grade vollständig zu Grab getragen worden ist. Wie jung und neu ist im Grunde genommen die Erscheinung, die wir wie eine „alte Geschichte" anzuhören geneigt sind, daß die Staaten ihr ganzes Innere an allen Punkten der Landesgränzen für den hereindringenden Verkehr von auswärts weit öffnen und sich um die Wette bemühen, den Uebergang zu erleichtern. Nur eine Bewegung der Fabrikate hinaus zu wollte das Merkantilsystem zulassen oder auch wohl erzwingen. An Piratenzüge der inländischen Industrie gegen die metallenen Schätze des Auslandes dachte man, nicht an einen Austausch, in dem Jeder seinen Lohn und Gewinn erlangen solle. Nicht genug konnte man sonst die Plackereien des Gränzverkehrs häufen, jetzt sinnt man auf Beseitigung auch der leichtesten und humansten Kontrole. Nur in den vorübergehenden Augenblicken der Leidenschaft erwägt man noch die Bedeutung der „natürlichen Gränzen;" in der gewöhnlichen Gemüthslage freut man sich des Segens der natürlichen Uebergänge und Verbindungen. Während noch die Kanonen von den Gränzfestungen

dem Ausländer Tod und Verderben drohen, legen sich die eisernen Schienen quer über die Gränzlinie, um die friedlichen Schaaren der Fremde mit Sturmeseile an jenen vorüber in das Herz des Landes zu tragen. Ist denn der Krieg zu einer Sage der Vorzeit geworden, zu einer Erscheinung, von der man spricht, ohne an die Möglichkeit einer Wiederkehr zu glauben?

Noch lange nicht. Aber man hat sich daran gewöhnt, ihn wie eine seltene und nur durch ganz ungewöhnlichen Zwang herbeigenöthigte Ausnahme in den Zuständen des Völkerlebens zu betrachten. Dieses Gefühl ist durch die Eisenbahnen, ich will nicht sagen hervorgerufen, aber ohne Zweifel ist es durch sie mächtig gefördert worden. Es beruht auf keiner Einbildung, auf keinem falschen Schlusse. Die Eisenbahnen haben in hohem Grade die Segnungen des Friedens und die Schrecken des Krieges *zugleich* verstärkt, und das in einer Zeit, welche den Ruhm der kriegerischen Eroberung gering und die Schmach der gewaltsamen Unterdrückung hoch anzuschlagen gelernt hat.

Wenn durch den Austausch ein gegenseitiges *Bedürfniß* der beiden Abschließenden befriedigt wird, so setzt auch der internationale Handelsverkehr ein Austauschbedürfniß zwischen zwei Völkern voraus. Dadurch, daß ich zur Befriedigung von Bedürfnissen eines Andern bedarf, bin ich von demselben zur Zufriedenstellung meiner Lage abhängig. Je mehr jene Bedürfnisse wachsen, um so mehr wächst auch diese Abhängigkeit, mit anderen Worten, jede Steigerung des auswärtigen Handelsverkehres macht die mit einander verkehrenden Völker gegenseitig von einander abhängiger. Und in der That führt alsbald diese Unfähigkeit eines Volkes, allein von sich aus und in sich hinein leben zu können, zu einem *über alle Nationen* ausgedehnten Abhängigkeitsverhältniß. Denn wenn auch ein einzelnes Volk *unmittelbar* nur etwa mit einem zweiten, dritten und vierten in einem erheblichen Austauschverkehr steht, so sind doch vielleicht diese letzteren nur Vermittler eines Austauschverkehres jenes ersten mit anderen Nationen, oder dieses zweite, dritte, vierte Volk kann nur dadurch den Austauschbedürfnissen des ersten genügen, daß es in Verkehr mit anderen Völkern steht. Da nun jede Unterbrechung des Friedens zwischen zwei Völkern nicht nur zu einer Unterbrechung der gerade vorhandenen Austauschverbindung führt, sondern auch, wenigstens bei einer längern Dauer, auf beiden Seiten eine Minderung der Fähigkeit, den Austauschbedürfnissen des Andern entsprechen zu können, zur Folge hat, während andererseits die vom internationalen Austausch abhängende Befriedigung der Bedürfnisse zu den von dem Volke erstrebten Zielpunkten gehört, so stellt sich bei einem starken auswärtigen Verkehr ein bedeutendes Interesse und damit eine bedeutende Bürgschaft für die Aufrechthaltung des Friedens ein. Die Ursachen zum Kriege müssen fortan

nicht nur den zur Anwendung von Kriegsgewaltthaten entschlossenen Sinn hervorrufen; sie müssen auch noch die Gegenwirkung jenes Interesses niederkämpfen. Wir brauchen blos auf den obigen Satz über die thatsächliche Abhängigkeit jedes in internationalem Austauschverkehr stehenden Volkes von allen anderen Nationen zu verweisen, um bemerken zu können, daß diese Bürgschaft des Friedens zwischen zwei einzelnen Völkern zu einer Bürgschaft des Weltfriedens wird, ganz abgesehen davon, daß sich auch in der Masse des Volkes längst die Wahrheit Anerkennung verschafft hat: „wenn es zu einem Kriege komme, wisse man wohl, wo der erste, nicht aber wo der letzte Kanonenschuß falle." Zu diesen wohl allgemein anerkannten Sätzen muß man indessen alsbald einige weitere Erwägungen hinzutreten lassen. Wir erinnern zunächst an jene Nachweise, aus denen sich ergab, daß jede und zumal die durch die Eisenbahnen in unserer Zeit herbeigeführte Erleichterung des Transportes auch den auswärtigen Verkehr der Völker zu einem direkten zu machen strebe durch die Beseitigung aller Zwischenthätigkeiten im Handelsaustausch, so weit diese irgendwie ohne Nachtheil möglich wird. Offenbar aber muß die Verwirklichung dieses Strebens das Interesse an der Aufrechthaltung des Weltfriedens auch auf den ferneren Stellen der Erde für jedes Volk zu einem lebhafter angeregten, zu einem unmittelbar vergegenwärtigten machen. Sodann sahen wir, es ist eine Folge eben derselben Ursachen, daß in allen Industrie- und Handelsunternehmungen die Kapitalverwendungen in vergrößertem Maßstab zur Anlage kommen, woraus sich denn weiterhin eine neue Verstärkung, ein vermehrtes Bedürfniß des auswärtigen Verkehres ergab; und eben damit ist auch eine außerordentliche Vervielfältigung der Stellen und Kreise in jedem Lande verbunden, welche durch ganz unmittelbare Fäden mit dem Auslande in nächster Verbindung stehen. Es liegt auf der Hand, daß hier neue Wirkungskräfte auf dasselbe Ziel hin in Bewegung gesetzt werden. Ein besonderes Gewicht müssen wir endlich auf jede Nachweise legen, aus denen ersichtlich war, wie die Eisenbahnen gerade dadurch so ungemein stark den auswärtigen Verkehr der Völker unter einander steigern, daß die Arbeitstheilung immer entschiedener einen internationalen Charakter annimmt, oder daß das Maß, in welchem sie international ist, außerordentlich stark erhöht wird. Gerade dadurch ist die Aufrechthaltung des auswärtigen Verkehres auch durch die Aufrechthaltung des Friedens in keiner Weise mehr blos eine Frage des Wohlbefindens für ein ganzes Volk und eine Lebensfrage nur für eine, wenn vielleicht auch große Menge von einzelnen kleineren Kreisen, sondern sie wird entschieden zu einer unmittelbaren Lebensfrage für das ganze Land. Hier aber müssen wir uns einen sehr erheblichen Unter-

ſchied vergegenwärtigen, auf deſſen weſentliche Urſachen ich ausführlicher in meinem Buche über die politiſche Oekonomie vom Standpunkt der geſchichtlichen Methode hingewieſen habe, und der uns zeigt, wie oft durch Nüancen in den Manifeſtationen des unterſchiedsvollen wirklichen Lebens die Folgerungen einer zu ſtark generaliſirenden Theorie als nichtig erwieſen werden.

Es iſt nämlich wohl freilich das Bedürfniß im Austauſchverkehr immer ein gegenſeitiges und ſomit auch die Abhängigkeit der Austauſchenden eine gegenſeitige, aber jenes Bedürfniß iſt ſeiner Art nach, dieſe Abhängigkeit iſt ihrer Größe nach ſehr verſchieden auf beiden Seiten. Bei jedem Austauſch macht ſich auf beiden Seiten ein Abſatzbedürfniß und ein Konſumbedürfniß geltend, die Stärke des Austauſchbedürfniſſes aber und damit der Grad der Abhängigkeit des einen Austauſchenden von dem andern hängt immer von der Art und der Stärke des Konſumbedürfniſſes ab, denn dieſes iſt der Zweck des Austauſches und jenes nur das Mittel. Nun giebt es aber, wie allgemein bekannt, geradezu nothwendige, minder zwingende und leicht entbehrliche Konſumbedürfniſſe, und ſo iſt denn auch der Drang und Zwang zum Austauſch auf beiden Seiten verſchieden groß, je nachdem der Eine und der Andere durch den Austauſch für ſich und für den Andern dieſes oder jenes Bedürfniß zu befriedigen hat. Getreide, Kartoffeln z. B., überhaupt die nothwendigen Lebensmittel, gehören zu den Befriedigungsmitteln, deren man unbedingt bedarf, auf die ein Volk niemals, auch nicht im Falle äußerſter Noth, verzichten kann, auf der anderen Seite dagegen ſteht die große Maſſe der gewerblichen Fabrikate. Wenn deshalb auch die ſ. g. Induſtrievölker immer die vorgeſchritteneren in Bezug auf die Kultur im Allgemeinen ſind, ſo haben dagegen die Länder mit vorherrſchendem Landbau eine feſtere Grundlage für die unzerſtörbare Fortdauer ihres Lebenszuſtandes, und wenn jene im gewöhnlichen Verlauf der Dinge meiſtentheils eine Stellung ſelbſt wie die eines beherrſchenden und maßgebenden Vormundes in einer Gruppe von Staaten einnehmen können, ſo ſind die letzteren dagegen für extreme Nothfälle in einer gegen das Aeußerſte geſicherteren Stellung. Jene können aber eines Abſatzes nicht entbehren, um das ihnen unbedingt Nothwendige konſumiren zu können; dieſe können, auch ohne Abſatz zu finden, das konſumiren, was kein Volk entbehren kann. Der Krieg aber iſt eben ein extremer Nothfall, die Unterbrechung des gewöhnlichen Verlaufes der Dinge auf das Beſtehen äußerſter Gefahren hin.

Vergegenwärtigen wir uns das Ganze unſerer Betrachtungen, um das Reſultat für die Friedenswirkungen der Eiſenbahnen, ſo weit dieſel-

ben von der Steigerung des auswärtigen Verkehres u. ſ. w. abhängen, zu gewinnen, ſo werden wir ſagen müſſen: wenn auch das Intereſſe aller Völker an der Aufrechthaltung des Nachbarfriedens und des Weltfriedens außerordentlich gewachſen iſt, ſo iſt es doch auch jetzt durchaus nicht gleich groß. Es iſt weit ſtärker in den ſ. g. Induſtrievölkern, wie in den Agrikulturſtaaten und überall in dem Verhältniß feſter oder weniger feſt verbürgt, als ein Land dieſen oder jenen Charakter hat oder gewinnen wird. Wenn deshalb auch wohl jene in der allgemeinen Kultur, im Nationalreichthum u. ſ. w. vorgeſchrittenen Induſtrievölker vielleicht weit mehr Mittel zu einer ſiegreichen Führung des Krieges haben ſollten, ſo ſteht bei ihnen doch die Drohung einer unendlich größeren Einbuße für jeden Tag der Friedens- und Abſatz-Unterbrechung und das Schreckbild der äußerſten Noth weit näher, während in beiderlei Hinſichten die Agrikulturſtaaten nicht blos wirklich leichteren Herzens zum wirklichen Krieg ſchreiten können, ſondern auch aus pfiffiger Berechnung mit jener „Fauſt in der Taſche“ die Rolle der zukünftigen Störenfriede der Weltruhe übernehmen werden. Ich meine, jeder nachdenkende Beobachter kann ſich von der Wahrheit dieſer Wirkungen alsbald überzeugen, wenn er nur eine einzige Tabelle über die rieſige Ausfuhr der engliſchen Induſtriefabrikate zur Hand nimmt oder eine andere über die ſtarken Getraideeinfuhren von Odeſſa und Riga her oder wenn er die Kolonne ſchwerer Maſtochſen zählt, die ununterbrochen jetzt ſammt anderen Oekonomieerzeugniſſen von Tönningen über die Nordſee wandern. Es iſt wahr, auch Holſtein tritt in die Reihe der ausländiſchen Agrikulturbezirke Englands eben durch die Verkehrserleichterungen und durch ganz Norddeutſchland hin wird man bald an den Preiſen, und weithin nach Mitteldeutſchland an der neuen Wanderſtraße der Viehausfuhr merken, was es heißt, einen Agrikulturbezirk eines mächtig entfalteten Induſtrieſtaates in der Nähe zu haben. Aber die Friedensfeſſeln des Leoparden werden mit jeder Vermehrung dieſer Bezüge von außen her nur immer feſter, und dieſes Reſultat wird im Allgemeinen dadurch durchaus nicht erſchüttert, daß gerade wegen der Verkehrserleichterung ein Volk von einer andern Seite her ſich eher wieder Zufuhr verſchaffen kann, wenn nach der einen hin der Verkehr abgeſchnitten wird. Einiges Gewicht iſt indeſſen wohl gewiß auch auf den Umſtand zu legen, daß der mit den Fortſchritten der allgemeinen Kultur zuſammenhängende Fortſchritt in dem ökonomiſchen Leben von dem Güterleben des Agrikulturſtaates hinweg zu einer ſteigenden Einbürgerung der induſtriellen Verarbeitung der Rohſtoffe führt, ſo daß man ſagen kann, das gebildetere Induſtrievolk tritt im Durchſchnitt auch aus rein geiſtigen Gründen ſchwerer einen Krieg

an, als der Agrikulturſtaat — wie ja auch der einzelne gebildetere Mann den Fauſtſchlag in hundert Fällen nicht fallen läßt, in denen dem roheren Landmanne alsbald die Appellation an den Stock zuſagt. Indeſſen iſt ſich doch andererſeits und gerade auch bei aller Anerkennung des Gewichtes der materiellen Intereſſen in den modernen Staaten vor dem Wahne zu hüten, als widerſtehe der Krieg dem gebildeteren Geiſte der Völker überhaupt oder als würden ſie von den materiellen Intereſſen auch da unbedingt beherrſcht, wo ſie ſich freier bewegen *können*. Man irre ſich nicht, der Leichtſinn, den Krieg um Nichtigkeiten zu beginnen, hat abgenommen, nicht die Entſchloſſenheit zu einem Kampfe für weſentliche, große Güter des Volkslebens; den Ruhm der Länder und Städte bezwingenden Eroberung hat die höhere Bildung der Völker ſeines glänzenden Scheines beraubt, aber jede Zunahme wahrer Bildung kann das Gefühl der Ehre, welche die Ueberſchreitung gewiſſer Gränzen mit dem Aeußerſten ahndet, nur ſtärken.

Wir haben bei alledem noch nicht eines Einfluſſes auf die Erhaltung des Friedens gedacht, der ſonſt vorangeſtellt zu werden pflegt, und an den man freilich durch die Betrachtung der Eiſenbahnen ganz beſonders erinnert wird, des Einfluſſes der Kapitaliſten, der Börſe. Wie wenig wir ihn unterſchätzen möchten, ſo iſt er doch ſicherlich erſt nach jenen ganz allgemein verbreiteten Intereſſen zu erwähnen. Auch wird ja eine *verſelbſtändigte* Hervorhebung des Kapitaliſteneinfluſſes hier nur deshalb zu billigen ſein, weil ſich allerdings auch für die Aufrechthaltung des friedlichen Betriebes der Eiſenbahnen, von welchem die Rente ſo maſſenhafter Kapitalien abhängig iſt, in beſonderer Weiſe der Einfluß der Börſe geltend zu machen ſuchen muß. Daß jede kriegeriſche Unterbrechung des Eiſenbahnverkehrs durch eine gewaltige Beeinträchtigung der Einnahme die Rente der in den Eiſenbahnen unmittelbar angelegten Kapitalien in der ſtärkſten Weiſe ſchädigen muß, bedarf kaum der Erwähnung. Wie über viele andere mit dem Eiſenbahnweſen verbundene Phänomene, ſo wird auch über dieſes erſt die noch bevorſtehende Lebenserfahrung die poſitivſten Belege liefern. Ein ſehr lehrreiches Ergebniß liegt uns indeſſen ſchon jetzt namentlich in den Einwirkungen der badiſchen Revolution auf die Betriebsergebniſſe der Eiſenbahnen vor, auch zeigt ſich hier deutlich, wie ſtark und weithin dieſe Unterbrechungen des Betriebs noch über die Zeit der unmittelbaren Störung ſelbſt hinaus dauern. Die geſammte Bruttoeinnahme der badiſchen Staatsbahnen betrug 1847: 2,142,493 fl., 1848: 1,806,762, 1849: 1,715,798, 1850: 1,998,702 und erſt 1852 wieder 2,470,688 fl. Sofern und ſoweit alſo überhaupt von einem Einfluß der Kapitaliſten auf die Verhütung einer Unterbrechung des Friedens die Rede ſein kann, giebt ſicherlich die Entſtehung und der Beſtand der Eiſenbahnen ein gewaltiges Motiv ab, daß er energiſch

geltend gemacht werde. Daß jener Einfluß ein ſtarker ſein könne, dafür würde die außerordentliche Größe der verwendeten Kapitalien, die Betheiligung großer Maſſen von Beſitzern und die Größe des drohenden Verluſtes bürgen. Ein hierbei beſonders folgenreicher Umſtand beſteht ſodann in jener ſtarken Betheiligung ausländiſcher Kapitaliſten an den meiſten Eiſenbahnanlagen, ſo daß ſchon hierdurch eine gewiſſe Solidarität der Kapitalintereſſen in verſchiedenen Ländern herbeigeführt wird. Dieſe iſt aber deshalb noch weit feſter verbürgt, weil ein für beſtimmte einzelne Schienenwege eingetretener Verluſt keineswegs lokal bleibt, ſondern ſich alsbald auch für den weiteſten Rayon und für weit entlegene Bahnen fühlbar macht, gerade ſo wie umgekehrt ja jede herbeigeführte Verbindung einer Eiſenbahn mit anderen und auch mit ferner liegenden Linien den Ertrag derſelben ſofort und dauernd ſteigert. Man kann wohl der Börſe, den privaten Kapitaliſten ein ganz beſonders lebhaftes Intereſſe zutrauen, wenn man gewahrt, daß allerdings wohl jede Art von Schaden, welchen der Krieg den Eiſenbahnen zufügen kann, die Staatseiſenbahnen wie die Privateiſenbahnen trifft, während er ſich aber bei jenen auf die ganze Maſſe der ſteuerzahlenden Landesangehörigen vertheilt, trifft er bei dieſen auch, wo er in der Form einer Schädigung des ſtehenden Kapitals auftritt, die Privatgeſellſchaft allein. Denn es enthält faſt jedes Eiſenbahngeſetz die Beſtimmung, daß „für Kriegsbeſchädigungen und Demolirungen, es mögen ſolche vom Feinde ausgehen oder im Intereſſe der Landesvertheidigung veranlaßt werden, die Geſellſchaft vom Staate einen Erſatz nicht in Anſpruch nehmen kann.“ Nun trifft ſchon an ſich der Schaden der Kriegsdemolirungen die gewerbliche Induſtrie immer weit empfindlicher, wie den Ackerbau, weil die Schädigung des ſtehenden Kapitals bei jener viel größer ſein muß, als bei dieſem. Innerhalb der gewerblichen Induſtrieunternehmungen ſelber aber iſt der Schaden an der einzelnen Stelle um ſo größer, je ſtärker das in Gang geſetzte Kapital überhaupt iſt, je größer die Quote deſſelben iſt, welche auf das ſtehende Kapital kommt, je ſchwerer die Unterbrechung des Betriebs wieder herzuſtellen iſt, je größer der Schaden der zeitweiligen Unterbrechung dem Betriebsergebniß überhaupt iſt. In allen dieſen Punkten aber iſt keine Art von Privatunternehmungen den Privateiſenbahnen auch nur annäherungsweiſe gleich zu ſtellen. Im Uebrigen halte ich jene, faſt allen Eiſenbahngeſetzen eingefügte Beſtimmung, daß jeder Kriegsſchaden von der Privatgeſellſchaft allein zu tragen iſt, für eine ſehr weſentliche Urſache, weshalb die Privateiſenbahnen mit der Zeit ſich in Staatseiſenbahnen umwandeln werden. Auch an dieſer Stelle iſt uns eine Ausſicht auf eine Menge von thatſächlichen Wahrheiten eröffnet, die erſt eine Erweiterung der Lebenserfahrungen ſicher ſtellen kann. Zu welcher Stärke müßte der Reſervefond

der Eisenbahnen anschwellen, in welchem Grade also die Rentabilität geringer, beziehungsweise der Tarifsatz höher werden, wenn ein wiederholter Turnus von Erfahrungen über die Stärke der Kriegsverwüstungen vorläge. Denn bis jetzt hat auch an dieser Stelle das Geschlecht der Gegenwart auf die Zuversicht des ewigen Friedens gebaut und gewirthschaftet. Es ist freilich nicht zu verschweigen, daß wenigstens eine einzelne Erfahrung größeren Styles bereits vorliegt, in welcher sich sogar die Staatsgewalt nachträglich zu Entschädigungen der Verluste der Privatgesellschaften doch herbeigelassen hat. Die Revolution im Februar und der Aufstand im Juni 1848 hatte für viele Private und auch für die Privateisenbahngesellschaften in Frankreich starke Einbußen durch Zerstörungen herbeigeführt. Ein Dekret des Prinz-Präsidenten vom 24. December 1851 bewilligte die Entschädigungssumme von 5,600,000 Franken aus Staatsmitteln, von welcher etwa 2,500,000 Franken auf die Vergütung von Verlusten der Privateisenbahngesellschaften fielen. Aber abgesehen von bekannten besonderen Motiven bot hier die Geringfügigkeit der Entschädigungssumme eine leichte Möglichkeit zu einer Vergütung, welche als Pflicht des Staates erscheinen konnte, weil es sich um die Schädigungen revolutionairer Bewegungen handelte, zu deren Entstehung und Verlauf eine Staatsregierung doch eine ganz andere Stellung einnimmt, wie zu dem Eintreten und den Verheerungen eines Krieges. — Der Verkehr verbindet die Völker, jede Erleichterung des Verkehres verbindet sie fester. Aber nicht blos dadurch, daß ein gegenseitiges Bedürfniß geweckt, eine gegenseitige Abhängigkeit vermittelt, die Verkettung der materiellen Interessen immer lebhafter gemacht wird, sondern auch dadurch, daß die Energie abgeschwächt wird, mit welcher ein Volk in seiner Gemüthsstimmung die Fremde als einen feindlichen Gegensatz von sich abstößt und eine Anerkennung der besonderen Bedeutung und des Werthes anderer Nationen Platz greifen läßt. Auch die Völker müssen einander erst genauer kennen lernen, um Achtung oder gar Zuneigung gewähren zu können. Müssen wir es aber nicht dieser wunderbaren Erleichterung, Vervielfältigung und Beschleunigung des Verkehres zuschreiben, daß nicht nur die Zeitungen des Auslandes regelmäßig und täglich auf unseren Tischen liegen, sondern auch die Kenntniß der solideren Literatur des Auslandes theils unmittelbar, theils mittelbar in immer weitere Kreise des Volkes eindringt und eine allgemeine und immer mehr berichtigte Anschauung über das Leben des Auslandes vorbereitet, die dann durch die erleichterte persönliche Betrachtung vervollständigt wird. Schon ist die öffentliche Meinung des Auslandes nirgends mehr gleichgültig, ein Zeichen von der Achtung gegen Völker jenseits der Gränze. Und verkennen wir es nicht, die Eisenbahnen vermitteln nicht nur mit solcher Leichtigkeit die Durchwande-

rungen, ſie erleichtern auch ununterbrochen die Ein- und Auswanderungen. Die Fremde hat einen großen Theil ihrer Schrecken verloren und nirgends iſt dem bedrückten oder fortgezogenen Auswanderer der letzte Troſt gegen die Zurückbleibenden verſagt, daß ja heutzutage „nichts mehr außer der Welt liegt“ und daß nicht blos die Trennung, ſondern auch das Wiederſehen und die Rückkehr ſo leicht gemacht iſt. Ich möchte dieſe Thatſache ganz beſonders für die in der neueſten Zeit ſo unendlich geſteigerte Auswanderung in die „ganz weite Welt,“ nach Nord- und Südamerika und ſelbſt nach Auſtralien geltend machen; denn zweifelsohne darf man doch deshalb, weil wir in anderen Verhältniſſen ſo ſtarke Förderungsmittel der Auswanderung haben, dieſe allgemeiner verbreitete Kenntniß auch des fernſten Auslandes und die unendlich erleichterte Kommunikation zu und von ihm nicht überſehen. Aber es gilt daſſelbe auch für die Auswanderung und Niederlaſſung innerhalb geringerer Entfernungen. Es wäre eine intereſſante Arbeit für die Statiſtik, die Menge der gegenwärtig in den einzelnen Ländern ſtetig niedergelaſſenen Ausländer und den fortwährenden Zu- und Abfluß der Einwohner — nicht der Reiſenden — zwiſchen benachbarten Ländern feſtzuſtellen. Sollte man verkennen dürfen, was es heißen will, daß jetzt der Preuße, der Franzoſe, der Engländer von einem fernen Punkt des Auslandes her in einer leichtern, regelmäßigern, raſchern und billigern Kommunikation mit ſeiner Heimath verbleiben kann, als noch vor dreißig Jahren vielleicht von der Kreishauptſtadt des nächſten Bezirks in ſeinem Vaterlande her? So hat erſt die größte Erleichterung des Verkehrs eine, wie es ſcheint, dauernde und regelmäßige Ausgleichung des am ſchwerſten zu verſetzenden ökonomiſchen Gutes, der menſchlichen Arbeitskraft, angebahnt. Denn wie durch die internationale Kommunikation ſchon längſt jede Anhäufung z. B. von Gold und Silber an einer Stelle durch einen beſondern Zuwachs verhindert und alsbald wieder eine Ausgleichung in der Vertheilung der Maſſen bewerkſtelligt wird, ſo erſcheint von einem allgemeinen Geſichtspunkte aus die Auswanderung als das Mittel zur Ausgleichung, zur gleichmäßigeren Vertheilung der menſchlichen Arbeitskräfte über alle einzelnen Länder, mit welchem Vorgang zugleich auch eine Ausgleichung des Kapitalbeſitzes verbunden iſt. Damit dieſes möglich werde, mußten nicht nur die realen Schwierigkeiten des Umſatzes vermindert werden, ſondern es mußten für den Menſchen, weil ſein Entſchluß zugleich von geiſtigen Motiven abhängig iſt, auch die Feſſeln des Gemüthes gelöſ't, die Hemmniſſe der Empfindung gebrochen werden. Und dieſes Reſultat müſſen wir den oben hervorgehobenen Wirkungen der Verkehrserleichterung um ſo entſchiedener zuſchreiben, als auch die maſſenhaften Auswanderungen in den früheren Zeiten wenigſtens in dem Sinne nur erzwungen waren, als ſie von

Schaaren eher hinausgeſtoßener, als hinausziehender Menſchen ausgeführt wurden. Die Ausgleichung, die gleichmäßigere Vertheilung der lokal angehäuften Menſchen- und Kapitalmaſſen über weitere Strecken hin wird — analog wie bei jener Ausgleichung der Preiſe der Grundſtücke und der Lebensmittel durch die Eiſenbahnen — an der einen Stelle vielleicht mißlich, als eine Entleerung und Entblößung, empfunden. Die größeren Wirkungen wird aber die doch erſt noch fernere Zukunft bringen. Denn es kann kein Zweifel ſein, daß jede Ausgleichung in dem Beſitz der Arbeits- und der Kapitalkräfte — und natürlich auch ſchon jede Annäherung zu ihr — die Betheiligung der Territorien an den Erwerbsthätigkeiten der gewerblichen Induſtrie und des Handels gleichmäßiger macht. Es muß alſo z. B. in unſerer Zeit gerade auch die maſſenhafte Auswanderung europäiſcher Arbeits- und Kapitalkräfte nach Nordamerika dieſes Reſultat beſchleunigen, daß die allgemeine Stellung Europa's gegenüber Nordamerika als eines induſtriellen Kontinentes gegenüber einem Agrikulturkontinent in der bezeichneten Weiſe geändert wird, wonach dann ſchließlich vielleicht nicht die Lebhaftigkeit und Stärke des Handelsverkehrs zwiſchen beiden Erdtheilen, wohl aber die Art der Waarengüter, welche Gegenſtand deſſelben ſind, durchgreifend ſich ändern wird.

Es darf endlich gewiß nicht überſehen werden, in wie ſtarker Weiſe die außerordentliche Vervielfältigung des Verkehrs und namentlich des Verkehr mit dem Auslande auf die Ueberzeugungen, die Tendenzen und die Maßnahmen der allgemeinen Staatsgewalten gegen das Ausland und die Regierungen des Auslandes eingewirkt hat. Und wie könnte es anders ſein, da doch am Ende die Politik eines Staates ſich nicht für die Dauer den Intereſſen des Landes und dem allgemeinen Entwickelungsgang des geſammten öffentlichen Lebens entgegenwerfen kann. Bedarf es doch auch überall einer Zuſtimmung der Staatsgewalt für jene Koloniſirung der Kapitalien, für jene Niederlaſſungen der Induſtrieunternehmungen von Ausländern. Iſt daſſelbe doch der Fall, wenn die Schienenwege ſich ununterbrochen über die Landesgränze fortſetzen, wenn die natürliche Gränze des Gebirges durchbrochen, der ſcheidende Strom für die raſcheſte Kommunikation überbrückt wird. Noch bezeichnender freilich ſind die Verträge, welche die Verbindung angränzender Länder durch Eiſenbahnen hervorgerufen hat. Einer folgt auf den andern, und ſie alle athmen denſelben Geiſt. Nicht nur daß man in geradem Gegenſatz zu der früheren Handelspolitik die Gränzen für den Verkehr des Auslandes möglichſt zugänglich, die Ueberſchreitung derſelben möglichſt raſch und leicht zu machen ſucht, ſie zielen auch alle auf eine immer durchgreifendere Gleichſtellung des Ausländers mit dem Inländer, ſowie aller Verhältniſſe, die hüben

und drüben ſich verſchieden geſtalten und dadurch den internationalen Verkehr irgendwie behindern könnten. Wir wollen aus der großen Menge dieſer Staatsverträge nur zwei ſehr bezeichnende herausgreifen, und zunächſt den zwiſchen Belgien und Holland von 1852, alſo zwiſchen zwei Ländern, deren Regierungen früher gegen einander zu einer ſcharfen Entgegenſetzung Urſache genug gehabt und Willen genug bekundet hatten und von denen obendrein die eine, die holländiſche, ihre entſchiedene Vorliebe für die Erſchwerung des internationalen Verkehrs ſo ſtark bethätigt hatte. Aus dieſem Vertrage mögen ein paar Artikel hier einen Platz finden, ſie ſind für den Geiſt aller dieſer Verträge charakteriſtiſch. Art. 4 heißt es: „Die Spurweite der Verbindungsbahn zwiſchen Holland und Belgien ſoll dieſelbe ſein, wie bei den belgiſchen Staatsbahnen. Es ſoll Alles Betriebsmaterial u. ſ. w. der Art eingerichtet ſein, daß die Züge ohne Hinderniß und Schwierigkeit — zugleich über die belgiſchen Staatsbahnen cirkuliren können. Art. 6: Die Reglements für den Betrieb werden zwiſchen den beiden Regierungen vereinbart, wobei es Abſicht iſt, die größtmögliche Uebereinſtimmung in dem Betrieb der Bahn auf beiden Territorien zu erzielen. Art. 7: Die Zollformalitäten, welche in Beziehung auf die Transporte zu beobachten ſind, die von einem Lande zum andern oder im Tranſit durch das eine oder andere paſſiren, werden mit beiderſeitiger Uebereinſtimmung regulirt werden. In dieſer Beziehung darf die Verbindungsbahn nicht ungünſtiger geſtellt werden, als die Bahnen, welche Belgien oder die Niederlande mit anderen Nachbarſtaaten verbinden. Art. 8: Die beiden Regierungen werden durch Verabredung auf das Genaueſte die Zahl der täglichen Bahnzüge feſtſetzen und Vorſorge treffen, daß ſo viel wie möglich eine Uebereinſtimmung mit der Abfahrt- und Ankunftszeit der direkteſten Bahnzüge aus Frankreich und Deutſchland in Antwerpen erfolge. Art. 9: Für alle Arten des Transports ſoll der Tarif der Verbindungsbahn der niedrigſte und möglichſt übereinſtimmende in beiden Ländern ſein. Art. 10: Es darf kein Unterſchied gemacht werden zwiſchen den Bewohnern der beiden Staaten, ſei es für die Transportpreiſe, ſei es für die Abfertigungszeiten, und die von einem Lande zum andern zu bewirkenden Transporte dürfen bezüglich des Preiſes und der Zeit der Beförderung nicht ungünſtiger behandelt werden, als diejenigen Transporte, welche je auf dem eigenen Territorium, ohne daſſelbe zu verlaſſen, ſtattfinden. Art. 11: die Beförderung der Briefpoſt erfolgt auf der Verbindungsbahn unentgeldlich und beide Regierungen werden in Uebereinſtimmung Maßregeln treffen, um durch dieſes Mittel die poſtaliſchen Verbindungen zwiſchen Belgien und den Niederlanden zu beleben und zu vervielfältigen.“ Daneben wollen wir noch einige Beſtimmungen aus dem Vertrage ſtellen, welcher im Juli 1852 zwiſchen den Bevollmächtigten der

ſchweizeriſchen Eidgenoſſenſchaft und dem der großherzoglich badiſchen Regierung abgeſchloſſen wurde. Wir wählen dieſen Vertrag, weil es bekannt iſt, mit welchem Eifer und zumal gegen Deutſchland hin gerade die eidgenöſſiſche Regierung auf die Wahrung ihrer Hoheitsrechte bedacht iſt. Man wird alsbald zugeben müſſen, daß dieſer wie ähnliche Verträge nur gerade durch die beſonderen Eigenthümlichkeiten des Baues und Betriebes von Eiſenbahnen herbeigenöthigt ſind, und daß auch die bedeutendſten Conceſſionen von Hoheitsrechten eines Staates an eine Privatgeſellſchaft eine ſehr viel geringere Bedeutung haben, als minderwichtige Conceſſionen an eine ausländiſche Staatsregierung. Für die Bedeutung aber der Conceſſionen dieſes Vertrages, welchen die eidgenöſſiſche Regierung genehmigte, mögen folgende Beſtimmungen ſelbſt ſprechen. Es heißt nämlich in Art. 1: „Die ſchweizeriſche Eidgenoſſenſchaft, unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Hoheitsrechte, — überläßt dem Großherzogthum Baden den Bau der Eiſenbahn durch die Kantone Baſelſtadt und Schaffhauſen in der Weiſe, daß dieſelben in ihrer Geſammtheit zwiſchen Mannheim und dem Bodenſee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde — desgleichen auch (Art. 9) den ungeſtörten und unbehinderten Betrieb der auf ſchweizeriſchem Gebiet befindlichen Bahnſtrecken. Art. 12: Die ſchweizeriſche Eidgenoſſenſchaft verzichtet auf den Bezug von Tranſitgebühren oder ſonſtigen Auflagen von Perſonen, Gütern und ſonſtigen Gegenſtänden, die auf der Eiſenbahn aus dem Großherzogthum Baden durch die Schweiz nach Baden befördert werden, ſowie umgekehrt — in analoger Weiſe — die großherzogliche Regierung auf jene Tranſitgebühren verzichtet, ſoweit ihre Stellung zu einem Zollverbande es zuläßt, jedoch ohne Uebernahme einer Entſchädigungspflicht. Art. 28: Die großherz. Bahnverwaltung wird bei Beſetzung der Dienſte für den Betrieb der auf ſchweizeriſchem Gebiet gelegenen Bahnſtrecken auch auf Anſtellung ſchweizeriſcher Angehöriger Bedacht nehmen, und die Bahnwärter, ſowie die übrigen anderen Bedienſteten auf ſchweizeriſchem Gebiet vorzugsweiſe aus Schweizern beſtellen. Art. 32: Die Eiſenbahn von Haltingen nach dem Bodenſee kann zum Transport von deutſchen Bundestruppen von badiſchem Gebiet über ſchweizeriſches Territorium nach badiſchem Gebiet, ſowie von eidgenöſſiſchen Truppen von ſchweizeriſchem Gebiet über badiſches Territorium nach ſchweizeriſchem Gebiet jeweils unter beſtimmten Bedingungen benützt werden (dieſe Bedingungen beziehen ſich auf: vorhergehende Benachrichtigung; auf die Zahl der mit einem Zuge zu befördernden Truppen; auf eine eventuelle Begleitung durch einen Kommiſſair; auf die friedliche äußere Haltung der Truppen). Die Taxen, heißt es dabei, welche ſchweizeriſcher Seits für Truppentransports zu entrichten ſind, ſollen in gleicher Weiſe wie für deutſche Bundestruppen be-

rechnet werden. Dieſe Truppentransporte können beiderſeitig auf dem betreffenden Landesgebiet unterſagt werden, wenn dadurch die Neutralität der Schweiz oder des Großherzogthums Baden gefährdet würde. Art. 34: Die großherz. badiſche Regierung erhält das Recht zur Verbindung der Stadt Lörrach u. ſ. w. eine Straße auf dem dazwiſchen liegenden ſchweizeriſchen Grund und Boden zu bauen. Die großherz. Regierung führt den Bau dieſer Straße ganz auf ihre Koſten aus. Die auf basleriſches Gebiet fallende Straßenſtrecke wird ſofort — ſammt einer Brücke — Eigenthum der Kantonsregierung, welche dagegen verpflichtet iſt, badiſchen Einwohnern deren unentgeltliche Benützung zu geſtatten."

Wir wollen es bei dieſen zwei Proben aus den internationalen Eiſenbahnverträgen, welche in neuerer Zeit abgeſchloſſen worden ſind, bewenden laſſen. Sie ſprechen für ſich ſelbſt genug aus, was es bedeutet, wenn man ſagt: der durch die Eiſenbahnen unendlich geſteigerte und ſo ſehr beſchleunigte Verkehr beſeitigt die alten Gränzſchranken zwiſchen den Ländern. Man ſieht, es heißt noch weit mehr als: man ſucht den Verkehr der Waaren- und Perſonenzüge auch über die Landesgränzen hin ununterbrochen zu machen und jeden unnöthigen Aufenthalt an dieſer Gränze hinweg zu räumen. Nebenbei hat man auch einen beſonders ſtarken Beweis zur Hand, daß ſich der Zuſammenhang zwiſchen Oekonomiſchem und Politiſchem in dem Leben der Völker auf jede Stelle hin erſtreckt. Freilich am ſtärkſten tritt zunächſt immer die unmittelbare Verkehrserleichterung über die Gränzen hin hervor und wenigſtens eine ſolche Beſtimmung, wie ſie (1852) in dem Artikel 8 der Additional-Konvention zum Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 1. September 1844 zwiſchen dem Zollvereine und dem Königreich Belgien für eine Verbindungseiſenbahn über die belgiſch-preußiſche Gränze gegeben iſt: „man ſich auch über die Ermäßigung der Durchgangsabgaben auf dieſer Straße verſtändigen" greift bald überall Platz. Was die Zollſchranken für den internationalen Waarenverkehr bedeuten, das ſind die Paßſchranken für den internationalen Perſonenverkehr. Auch die letzteren werden, wo ſie nicht ganz fallen, wenigſtens durch eine Paßkartenkonvention zu erleichtern geſucht; das in der letzten Zeit in den meiſten Staaten ſo rege hervorgetretene Streben, Uebereinkünfte zur Auslieferung entflohener Verbrecher herbeizuführen, zeugt wenigſtens auch dafür, wie wenig man geſonnen iſt oder darauf geben kann, in dem gewöhnlichen Gang des gegenwärtigen Verkehrs an der Landesgränze eine genügende Ueberwachung des Ein- und Austrittes der Perſonen durchzuführen.

Wohin wir blicken mögen, es tritt uns in Folge dieſer Verkehrsverhältniſſe eine engere Verbindung der civiliſirten Staaten, äußerlich wie innerlich und aller unter einander entgegen. Es iſt eine weit größere Gemein-

ſchaftlichkeit und Gleichmäßigkeit in den Zuſtänden wie in den Entwickelungsbahnen des Staats- und Volkslebens bei den gleichzeitig neben einander beſtehenden Nationen in Ausſicht geſtellt. Die allgemeine weltgeſchichtliche Bewegung tritt für die Hiſtorie immer bedeutſamer hervor und alle ethnographiſche Geſchichtſchreibung kann ihre Aufgabe nur auf einem ſtark erweiterten Fundament löſen.

Es iſt an mancher Stelle in unſeren Erörterungen von Einflüſſen und Wirkungen der Eiſenbahnen die Rede geweſen, welche ſich erſt in einer näheren oder ferneren Zukunft herausſtellen würden. Es mag ſchließlich eines eventuellen Einfluſſes Erwähnung geſchehen, deſſen Größe auch da unbegreiflicherweiſe noch immer viel zu gering angeſchlagen wird, wo man es nicht bezweifelt, daß er Gelegenheit finden werde, ſich geltend zu machen — wir meinen den Einfluß der Eiſenbahnen auf die Kriegführung, die militäriſche Bedeutung der Schienenwege.

Ich maße mir bei dem Mangel genügender techniſcher Kenntniſſe und Einſichten nicht von ferne eine derartige Beſprechung an, welche nur ein militairiſch durchgebildeter Schriftſteller zu liefern im Stande iſt. Aber manche wichtige Punkte ſieht auch der Laie rieſengroß vor ſich ſtehen. Je gewiſſer man aber davon überzeugt iſt: es ſei auch gerade noch innerhalb der Zuſtände und Entwickelungsbahnen des modernen Völkerlebens durchaus nicht zu rechtfertigen, auch nur die wirthſchaftlichen Dinge ganz auf die Annahme einer ununterbrochenen Dauer des Weltfriedens zu ſtellen, um ſo mehr muß man mit Befremden wahrnehmen, wie Weniges und Vereinzeltes — und zumal in Deutſchland — bisher über den gewaltigen und beſtimmenden Einfluß der Eiſenbahnen auf die Kriegführung der Zukunft in der Literatur geboten worden iſt und wie geringfügig an den meiſten Stellen die Erwägung dieſes Einfluſſes bei der Beſtimmung der Tracen angeſchlagen wird. Nach dem nächſten Kriege, der uns mit gewaltigen Erfahrungen über die Größe dieſes Einfluſſes überſchütten wird, mag es wie räthſelhaft erſcheinen, daß eine Erſcheinung, welche in vielfacher Weiſe kaum minder bedeutend, wie die Einführung des Schießpulvers in der Kriegführung wirken kann, ſo wenig Veranlaſſung zu Vorausberechnungen gegeben hat. Ich lege für die wenigen Betrachtungen, die ich mir, ohne anmaßend zu erſcheinen, erlauben darf, einiges Gewicht darauf, wie ihre Wahrheit dadurch bewieſen ſcheint, daß wir es nur mit Analogien zu den ganz ſicheren wirthſchaftlichen Wirkungen der Schienenwege zu thun haben, und daß ſie durchaus auf die unbezweifelbaren Eigenſchaften des einen Transportmittels beruhen. Zuvörderſt erinnere ich an jene Eigenthümlichkeit des neuen Transportmittels, daß es geſtattet, ganz gewaltige Maſſen von Perſonen und Waaren, alſo auch von Soldaten, Pferden, Waf-

fen, Gepäck, Munition, Lebensmitteln zu gleicher Zeit und in ununterbrochener Einheit der Bewegung weiter zu ſchaffen. Sie iſt hier zum erſten Male für den Landkrieg die Möglichkeit gegeben, nicht nur große Infanterietruppen, ſondern auch das für die moderne Kriegführung ſo wichtige Enſemble von Waffengattungen mit einem Male zu befördern. Dieſe Beförderung erfolgt mit einer Raſchheit und mit einer ſo vollſtändigen Erhaltung der Integrität der transportirten Maſſen, daß ihr gar keine Analogie aus den geſammten früheren Kriegen zur Seite geſtellt werden kann. Es muß wenigſtens für den geſchichtlichen Beobachter als ganz zweifellos erſcheinen, daß die Nutzanwendung dieſer Wirkungskraft der Eiſenbahnen durchaus mit den ſtrategiſchen Tendenzen der neueren Kriegführung, mit dem Streben, durch die Maſſenhaftigkeit der in Aktion geſetzten Kriegskräfte, durch die Raſchheit der Bewegungen, durch die Concentration aller vorhandenen Mittel zur vollen Wirkung an einer Stelle eine günſtige Entſcheidung der Kriegskonflikte herbeizuführen, zuſammenfällt. Es wird eben auch hier in unſerer Zeit eine bereits angedeutete oder entwickelte Richtung durch die Eiſenbahnen mächtig gefördert. Die Zuſammenſtöße der Heere müſſen dadurch und auch im Vergleiche zu den ſtärkſten Analogien der früheren Zeit, überhaupt einen größeren und häufig einen koloſſalen Habitus annehmen. Bei gleich tüchtiger Benutzung der Schienenwege werden auch auf dem Kriegstheater die Geſetze der Größenwirkungen, die auf allen Gebieten des gereifteren Volkslebens eine ſo große Rolle ſpielen, immer erſichtlicher durchſchlagen. Wenn nun alle Staaten dieſelbe Erleichterung u. ſ. w. für ihre Kriegführung an dem neuen Transportmittel haben können, ſo wird von der Richtung und von dem thatſächlichen Beſitz der Eiſenbahnen Alles abhängig ſein. Es iſt keine Frage, daß die militairiſche Bedeutung der Eiſenbahnen in den verſchiedenen Ländern eine durchaus verſchiedene iſt. Bei dem erſten Blick auf das franzöſiſche Netz gewahrt man, daß z. B. von einer centralen Aufſtapelung in Paris her, zu welcher hin aller Bedarf an Lebensmitteln u. ſ. w. von jetzt ab aus großen Entfernungen geführt werden kann, mit Sicherheit und Raſchheit nach den verſchiedenſten Punkten der Landesgränze hin die ſtärkſten Truppenmaſſen zu Angriff oder Vertheidigung geworfen und von ihnen her wieder zurückgerufen werden können, gerade ſo, wie es der ſiegreiche Napoleon auf dem kleinen Territorium der einzelnen Schlacht von ſeiner Anhöhe herab zu thun gewohnt war. Etwas Aehnliches zeigt ſich in Deutſchland durchaus nicht und überhaupt nur noch in Rußland, wo ſowohl die bereits ausgeführten Linien, als die Entwürfe für die noch zu bauenden Eiſenbahnen den militairiſchen Typus des franzöſiſchen Netzes wieder erkennen laſſen. Je regelmäßiger und lückenloſer natürlich ſich die

Schienenwege als Radien von dem Centrum des Landes aus gegen die Gränzen hinſtrecken, um ſo mehr wird jene Wirkungskraft derſelben und für den Kriegsherrn die Fähigkeit erhöht, gleichzeitig faſt jeden Punkt der feindlichen Gränze bedrohen zu können. Wir machen im Vorübergehen darauf aufmerkſam, wie wir hier faſt durchgängig die beſonderen Eigenthümlichkeiten, welche durch die Waſſerſtraße und das Schiff bisher nur für die Kriegskraft einer Seeflotte gegeben waren, durch die Eiſenbahnen auch für die Kriegführung auf dem feſten Lande heimiſch gemacht ſehen, alſo eine Erſcheinung, die wir auch hinſichtlich der Transportleiſtungen der Eiſenbahnen für den friedlichen Verkehr der Güter und Perſonen gegenüber den Leiſtungen des Handelsſchiffes für den Seetransport conſtatirt haben. Man hat in den letzten Jahren ſchon hinlängliche Beweiſe gewonnen, in welchem Umfange die Eiſenbahnen als Transportmittel für die Zwecke der Kriegsführung dienen können. Die ſtärkſten Nutzanwendungen hat Rußland gemacht, dem man es ja in Allem anſieht, wie es neben der friedensſeligen Welt in der Mitte und im Weſten Europa's ununterbrochene Studien und Uebungen für den Krieg macht, und daß es jede Form, jede Lebensregung der Kultur auf ihre Kriegstüchtigkeit hin anſieht und abſchätzt. Ganz in dem Geiſte des alten von der Eroberung lebenden Rom, welches zuerſt nicht Handelsſtraßen, ſondern Kriegsſtraßen baute, auf denen ſich dann der Verkehr zurechtſetzen mußte, hat der ruſſiſche Kaiſer in dem Streite über die beſte Linie zwiſchen Petersburg und Moskau durch die Zeichnung eines geraden Striches zwiſchen beiden Städten, den ſich der Kriegsmann gerade durch alle Sümpfe und Moräſte hindurchwünſchen mußte, entſchieden und jeder neuen Linie die Brauchbarkeit für den Krieg als erſte Bedingung vorgeſchrieben. So geht auch der Bau der großen Wagen mit Plattformen für den Transport der Soldaten und des Kriegsmaterials der Beſchaffung des Betriebsmaterials, ja dem Bau des Bahnkörpers voran. Auf 24 jener Plattformen konnte z. B. am 17. Juni eine ganze Infanteriediviſion von Moskau nach Petersburg zugleich befördert werden — nicht lange, ſo wird von dem ruſſiſchen Centrum in Moskau aus ſich das erſte Paar von Radien gegen das weſtliche und ſüdweſtliche Europa nach Warſchau und nach Odeſſa hin ſtrecken. Die außerordentliche Erleichterung eines ſchnellen und maſſenhaften Transportes von Truppen und Kriegsmaterial jeder Art kommt natürlich nicht nur in Betracht für die concentrirte Wirkung aller in Aktion geſetzten Truppen zu Vertheidigung oder Angriff, ſie verkleinert auch die Schwierigkeit und die Dauer der oft ſo koſtbaren Zeitfriſt, mit welchen eine erſte Anſammlung aller aufzubringenden Kriegskräfte möglich gemacht werden muß. Kein Staat hat ja doch zu jeder Stunde das ganze Maß ſeiner Kriegskraft in Bereitſchaft. Auch für dieſe Leiſtung iſt der militairiſche Nutzen

der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern ein durchaus verschieden großer und diese Verschiedenheit hängt keineswegs allein von der Richtung der Trace ab. Wir können das Maß für dieselbe überhaupt in diesem Satze formuliren: *der militairische Nutzen der Eisenbahnen ist ja für ein Land verhältnißmäßig ein so großer, je größer die summarische Gesammtkraft des Staates ist, wenn sie auf einen Punkt concentrirt in Wirksamkeit gesetzt wird; ferner je ausgedehnter das Territorium, je dünner und verstreuter die Bevölkerung, je entlegener überhaupt alle Quellpunkte von einander sind, aus denen der Kriegsführer seine Mittel zusammentreten lassen muß.* Es ergiebt sich auf der Stelle, daß kein Staat in Europa existirt, der einen gleich großen Nutzen von den Eisenbahnen für die Kriege hätte, wie Rußland. Ein Franzose hat geistreich bemerkt: Les distances sont les fléaux de la Russie — sehr richtig ebendeshalb hat es von dem Transportmittel, welches die trennende Macht der räumlichen Entfernungen aufhebt oder mindert, den größten Vortheil. Wie könnte man übersehen, daß nicht blos nicht ein Land wie Belgien, wie die Schweiz, nein auch nicht ein Land wie Frankreich, wie Oesterreich einen gleich großen Kriegsnutzen von den Eisenbahnen gewinnen kann. Für alle diese Länder ist die Größe der trennenden Räume ungemein kleiner, sie alle konnten früher sowohl eine totale wie eine partielle Concentration alles Kriegsmaterials und der Heereskräfte viel leichter bewerkstelligen, ja sie hatten die letztere wenigstens zur Vertheidigung von vorn herein schon an ihrer dichteren Bevölkerung. In der That, die Eisenbahnen geben der russischen Kriegsmacht urplötzlich einen gewaltigen Zuwachs und ohne irgend eine anderweitige Anstrengung. Man kann keinen Punkt einem anderen näher bringen, als in die unmittelbarste Nachbarschaft; mit der Vergrößerung der Entfernungen wächst die Annäherungsfähigkeit: die Verringerung der Entfernungen innerhalb des kleineren Rayon hat das große Land mit dem kleineren gemeinsam, die der größeren Entfernungen nützt ihm allein. Und der Gebietsinhalt des äußeren Kreises in concentrischen Ringen, von denen aus eine Annäherung stattfindet, wächst im Quadrat der Zunahme der geradlinigen Entfernung. Was an sich nahe zusammengerückt ist, braucht nicht, vermag aber auch nicht mit den Vortheilen der beseitigten Entfernungen eine neue Acquisition zu machen; der dünner bevölkertere, extensiv größere Staat erhält einen Vortheil, den der dichtbevölkerte kleinere nie bedeutungslos ansehen muß. Es kann nur einen mächtigen Eindruck in unserem Herzen machen, daß fast jede und auch diese wunderbarste aller neueren Erfindungen der germanischen Kultur für den Segen des friedlichen Verkehrs in dem Kriegsdienste des Ostens eine Gestalt gewinnt, die wie mit dämonischer Ge-

walt jedem unſerer Blicke in die Zukunft ſich bereit entgegenwirft. Wie es ſcheint, hat Rußland nicht nur unter allen Staaten am entſchiedenſten und klarſten die militairiſche Wichtigkeit der Eiſenbahnen für jeden zukünftigen Krieg herausgefühlt, es hat auch allem Anſchein nach die beſtimmteſten Ueberzeugungen über Detailfragen. Ich habe es nur von dem kriegſinnenden Rußland erwähnt gefunden, daß es, ſelbſt ehe noch die Linie nach Warſchau hin mit Schienen belegt iſt, ſchon Befeſtigungen zum Schutz der Eiſenbahnlinie aufwirft. Ich wage es, vor dem Urtheil des Kriegsmannes die Meinung zu begründen, daß hier Rußland im geraden Gegenſatz zu den Maßnahmen der übrigen Staaten ein richtiges Mittel für die Erforderniſſe des zukünftigen Krieges anwendet. Noch jede bedeutende Umgeſtaltung des Kriegsweſens hat eine bedeutſamere Umgeſtaltung in dem Befeſtigungsweſen ſelbſt, wie in der Taktik der Belagerungen und Vertheidigungen hervorgerufen oder vielmehr natürlich genug mit ſich gebracht. Ich weiß nicht, ob es zu viel geſagt iſt, wenn ich behaupten möchte, durch die Errichtung der Eiſenbahnen und ihre Verwendungsfähigkeit für Kriegszwecke wird die Bedeutung der beſtehenden Feſtungen nicht unähnlich alterirt werden, wie die Bedeutung der mittelalterlichen Feſtungsbauten durch die Erfindung und Anwendung des Schießpulvers. Ich glaube, es iſt ſchon überhaupt für die neuere Kriegführung die große und entſcheidende Bedeutung des Beſitzes wichtiger Feſtungen in eigner oder feindlicher Hand ſehr merklich vermindert worden. Wenigſtens ſind einige klaſſiſche Beiſpiele von größten Erfolgen eines Kriegszugs vorgekommen, welcher durch die Feſtungsreihe hindurch oder an wichtigen Feſtungen vorüber auf das Centrum der feindlichen Kriegsmacht auf freiem Felde losſteuerte. Nun vergegenwärtige man ſich die ungemeine Erleichterung, welche der Eiſenbahntransport zu einem Zuge in das Herz des Landes, zu einer Hauptſtadt, auf dieſes oder jenes Blachfeld gewährt, und wie außerordentlich geringer das Bedürfniß, die Kommunikation nach rückwärts hin aufrecht zu erhalten, für eine Aktion werden muß, welche zu einem großen Schlage entſchloſſen iſt. In der That, faſt Alles muß ja der Beſitz der Eiſenbahnen entſcheiden und zumal der Beſitz der Verbindungsbahnen zwiſchen Inland und Ausland. Ich möchte ſagen für die Zukunft, wie ſie ſich jetzt abſehen läßt, werden die Feſtungen — in dem Sinne, wie man von Brückenköpfen redet — vornämlich als Eiſenbahnenköpfe zu dienen beſtimmt werden; alle Hauptbefeſtigungen eines Landes werden ihren naturgemäßen Standort entlang der Trace der Eiſenbahnen, an ihren Anfangs- und an ihren Knotenpunkten finden. Während Rußland, wie es ſcheint, dieſer Kriegspolitik ſchon jetzt mit Bewußtſein zuſteuert, hat in den übrigen Staaten Europa's der friedliche und unbefangene Sinn, um nur den im Kriege ſo leicht möglichen Schaden von den Adern des Friedens-

verkehres fern zu halten, die Eiſenbahnen principiell gerade überall aus dem Rayon der Feſtungen fern gehalten. Die Privatunternehmer aber haben die genügende Ferne von jedem möglichen Kriegsſchauplatz um ſo entſchiedener aufgeſucht, als ihnen ſelbſt alle Schädigungen des Angriffs wie der Vertheidigung zufallen ſollen. Aber wie wird um die Eiſenbahnen herum das erſte Kriegsgetümmel der Zukunft hin und herwogen und wie viel früher als um die größten und bedeutungsvollſten Feſtungen! Die Feſtungen, welche den Transport auf den Eiſenbahnen nicht beherrſchen, werden ebenſo wenig den Ländern zur Vertheidigung nützen, als Feſtungen am offenen Meeresſtrande die Küſten ſchützen gegen den Angriff der Kriegsſchiffe. Ich will keinen Schritt weiter einen Gegenſtand verfolgen, als ich klar und beſtimmt zu ſehen glaube; möge ein kundiger, ſein Vaterland liebender Mann eine improviſirte Heeresſäule auf ihrem Marſche, bei jeder ihrer Bewegungen verfolgen und zeigen, wie ſich das Kantonnement, die Verpflegung, Alles, Alles vor der letzten Entſcheidungsſtunde der Schlacht von jetzt ab ändern muß, und welche Rolle von nun an der Minutenzeiger, die Pferdekraft und die Zahl der Lokomotiven ausüben wird. Möge man nicht müde werden zu bedenken und zu berechnen, auszuführen und einzuüben, was der erſte kriegeriſche Kanonenſchuß der Zukunft ſo nothwendig, ſo unmittelbar wie ſeinen Feuerblitz und Schall mit ſich bringen muß. Möge man beherzigen, wie Vieles andererſeits von Demjenigen, was jetzt mit ſtarkem Aufwand von Koſten und Zeit eingeübt und vorgeſehen iſt, ſeine ganze Bedeutung oder doch den größten Theil derſelben verloren hat. Germane, Germane caveto! Natürlich läßt ſich auch für die Kriegführung der Zukunft der Parallelismus der Leiſtungen der Dampfboote und der Eiſenbahnen erkennen. Auch die nächſten Seekriege werden eine ganze Reihe neuer Erfahrungen beibringen und ſich in veränderter Geſtalt vollziehen. Die Kriegskräfte, welche zur Schlacht geführt werden ſollen, haben eine viel beſchleunigte und leichtere Bewegungsfähigkeit; die ſtrategiſche und die faktiſche Berechnung iſt unabhängiger von den Widerſtänden der Elemente und von den Verhängniſſen des Zufalls; die Concentration u. ſ. w. wird raſcher und bequemer erfolgen; ihre Maſſen können weit beträchtlicher ſein. Ueber alle dieſe Dinge aber breiten ſich weit raſcher entſchiedene Ueberzeugungen aus, weil die Kriegsmarine, wenigſtens zum Theil, fortwährend auf Uebungszügen ſich befindet. Zahlreiche Probefahrten mit Kriegsdampfern gaben allmälig ziemlich ſichere Anhaltspunkte für eine Berechnung wenigſtens über einzelne Fragen eines zukünftigen Seekrieges. Wir verweiſen beiſpielsweiſe auf die Reſultate einer Probefahrt zweier franzöſiſcher Schraubendampfſchiffe am Ende 1852, des „Napoleon,“ welcher 850 Pferdekraft, und des „Charlemagne,“ welcher deren 450 im Dampfkeſſel beſaß. Gegen einen ſcharfen Wind machte der „Char-

lemagne“ mit einem Linienſchiff im Schlepptau $6\frac{2}{5}$ Knoten und mit zweien $4\frac{1}{2}$. Der „Napoleon“ machte mit Anwendung von 7 ſeiner 8 Dampfkeſſel mit 3 Linienſchiffen im Schlepp $4\frac{1}{2}$ Knoten, mit zweien $9\frac{1}{2}$!

Bei einem flüchtigen Rückblick auf die Vertheilung und Ausdehnung des behandelten Stoffes erkenne ich, wie ich unwillkürlich den Eindrücken des Lebens nachgebildet habe. In den Vordergrund und in der Weite und Breite der nächſten Ausſicht die Segnungen des Friedens, in der Ferne an einzelnen Punkten des letzten Horizontes drohende Kriegswetter mit ihrer unheimlichen Fülle von Zerſtörungskräften. Kehren wir den letzten Blick von ihnen ab. Iſt es doch immer ſo geweſen, daß jeder Fortſchritt der Kultur die Mittel und das Feld der Zerſtörung zugleich größer gemacht hat. Immer liegt der Mißbrauch und der falſche Gebrauch dicht neben dem Guten und Rechten. Schon das erſte Meſſer, mit welchem der Winzer die Rebe gedeihlich ſchnitt, die erſte Sichel, mit welcher der Mäher die Fruchtähren raſcher und müheloſer legte, war auch eine weit ſicherere und raſchere Mordwaffe, als die Fauſt des leidenſchaftlich Ergrimmten. Und wenn wir nur nicht an der Vernunft des Menſchen verzweifeln, ſo müſſen wir uns doch eingeſtehen: gerade das größere Unheil, welches ein zukünftiger Krieg mit ſich bringen wird, muß doch auch ein mächtigeres Motiv ſein, daß der Krieg nur um wahrhafte Lebensfragen der Völker hereinbrechen und als das wirklich letzte und äußerſte Mittel zur Anwendung kommen wird. Auch der Krieg iſt ja nur eine beſtimmte Art des Verkehrs der Völker unter einander, es iſt der Verkehr, welcher die Zerſtörung und die Vernichtung des Lebens und der Beſitzthümer Anderer ſich zum Zwecke ſetzt und die auch zum Zerſtören und Vernichten geeignete Macht der ökonomiſchen Güter und Kräfte zur Wirkung bringt. Der Verkehr im gewöhnlichen Sinne des Wortes will die geiſtigen und phyſiſchen Bedürfniſſe durch gegenſeitige Mittheilung befriedigen, er will nehmen und geben, ja er giebt Jedem mehr, als er Jedem nimmt. Weil die Transportmittel zum Zweck haben, dieſem Verkehr zu dienen, ſo iſt jede Verbeſſerung der Transportmittel dazu beſtimmt, dieſem Zwecke umfaſſender und beſſer zu dienen, alle Hemmniſſe, die ſich der Erreichung dieſes Zweckes entgegenwerfen, gründlicher und mit leichterer Mühe zu beſeitigen. Möge aber doch endlich zumal Jeder, der gern und ausſchließlich ſeine nachdenklichen Blicke auf die geiſtigen und ſittlichen Entwicklungen und Zuſtände in dem Leben der geſchichtlichen Menſchheit wirft, den Wahn in ſich abthun, welcher jene kurzſichtige Geringſchätzung des ökonomiſchen Lebens der Völker überhaupt und insbeſondere auch der